ಶ್ರೀ ಕೆ. ಪಿ. ರೇವಣ್ಣಸಿದ್ದಪ್ಪ (ತಿಪಟೂರು).—ಸೋಷಿಯಲ್ ವೆಲ್‌ಫೇರ್ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸಂಬಂಧ ಪಟ್ಟಂತೆ ಬಹಳ ಪ್ರಶ್ನೆಗಳನ್ನು ಕಳುಹಿಸಿದ್ದೆ, ಅವು ಒಂದೂ ಬರಲಿಲ್ಲ. ಅವರ ಆಫೀಸಿಗೂ ಹೋಗಿ ನೋಡಿದೆ. ನನ್ನ ತಾಲ್ಲೂಕಿನಲ್ಲಿಯೇ ಕ್ಯಾಂಪ್ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದಾರೆ, ನನಗೇ ಅವರ ಪ್ರೋಗ್ರಾಂ ಕಳುಹಿಸಿಲ್ಲ, ನನ್ನ ತಾಲ್ಲೂಕಿನ ಕಷ್ಟಸುಖ ನಾನು ಹೇಳಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಬೇಡವೆ ?

Mr. SPEAKER.—What is it that the Hon'ble Member is saying ? Nothing has been mentioned.

Sri S. M. KRISHNA.—I wanted to draw the attention..........

Sri S. SIVAPPA (Sravanabelagoala).—Sir, the Minister for Social Welfare is not found either in the office or residence, and the Tour programme is also not there. We wanted to know whether the Minister is on leave.

Mr. SPEAKER.—I am not allowing it.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಜೆ. ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ (ಸಿರಾ).—ಪೋಲೀಸಿನವರು ಇಲ್ಲೆಲ್ಲಾ ಓಡಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದಾರೆ, ಶ್ರೀ ಕೃಷ್ಣ ಶೆಟ್ಟರ ಬೆನ್ನುಗಾವಲಾಗಿದ್ದಾರೆ ಎಂದು ನಿನ್ನೆ ನಾನು ಹೇಳಿದಾಗ ತಾವು ಮೂರೂ ಮುಕ್ಕಾಲು ಗಂಟೆಗೆ ಈ ವಿಷಯದ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುತ್ತೇನೆಂದು ಅಪ್ಪಣೆ ಕೊಡಿಸಿದ್ದಿರಿ. ಅದು ಏನಾಯಿತು ?

Mr. SPEAKER.—The Hon'ble Member, Sri Krishna Shetty met me yesterday, I think, late in the evening after about 7 P.M. or 7·30 P.M. I have heard him. I have to get a little more information and I will mention it at 3-45 P.M. to-day.

THE MYSORE HIGHWAYS BILL, 1963.

(Debate continued.)

Motion to consider.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ (ಹೊಳೇನರಸೀಪುರ).–ಮಾನ್ಯ ಸಭಾಪತಿಗಳೆ, ನಮ್ಮ ಮುಂದಿರತಕ್ಕ ಮೈಸೂರು ಹೈವೇಸ್ ಬಿಲ್ಲಿನ ಮುಖ್ಯ ಉದ್ದೇಶವನ್ನು ಸ್ವಾಗತಿಸಬೇಕಾಗಿದ್ದರೂ, ಇದನ್ನು ಕಾನೂನಿನ ಕಡತಕ್ಕೆ ಏರಿಸುವ ಪೂರ್ವದಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಇದರಿಂದ ಆಗತಕ್ಕಂಥ ಅನಾಹುತ ವೇನು ಎಂಬುದರ ಬಗ್ಗೆ ಬಹಳ ಜೋಪಾನವಾಗಿ ನೋಡಬೇಕಾಗಿ ಬಂದಿದೆ. ತಾವು ಬಿಲ್ಲನ್ನು ತಂದಿರತಕ್ಕಂಥ ಉದ್ದೇಶ ಚೆನ್ನಾಗಿದೆ. ಆದರೆ ಈ ಬಿಲ್ಲಿನಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಕೆಲವು ಅಂಶಗಳನ್ನು ಸ್ವಲ್ಪ ಯೋಚನೆಮಾಡುವುದಾದರೆ ಅದರಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಲೋಪದೋಷಗಳಿವೆ ಎಂಬುದು ವ್ಯಕ್ತವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ಮಸೂದೆಯನ್ನು ಕೂಲಂಕಷವಾಗಿ ವಿಮರ್ಶಿಸಲು ಇದನ್ನು ಒಂದು ಸೆಲೆಕ್ಟ್ ಕಮಿಟಿಗೆ ಕಳುಹಿಸಬೇಕೆಂದು ಮೊದಲು ತಮ್ಮಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರ್ಥನೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

ಈ ಬಿಲ್ಲಿನಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಐದು ತರಹ ಕ್ಲಾಸಿಫೈ ಮಾಡಿದ್ದೀರ: ಅವು ಯಾವುದೆಂದರೆ: State Highways (Special), State Highway, Major District Road, Other District Road and Village Road. ಇವುಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಕ್ಲಾರಿಫಿಕೇಷನ್ ಬೇಕಾಗಿದೆ. ತಾವು ಇದರಲ್ಲಿ ಯಾವಯಾವ ರಸ್ತೆ ಅಗಲ ಎಷ್ಟೆಷ್ಟು ಇರಬೇಕೆಂದು ವಿಶದಪಡಿಸಿಲ್ಲ. ಈಗಿರತಕ್ಕಂಥ ಅನೇಕ ರಸ್ತೆಗಳು ಮೇಜರ್ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ರೋಡ್ ಅಥವಾ ಸ್ಟೇಟ್ ಹೈವೆ. ಬಹುಶಃ ಯಾವಯಾವ ರಸ್ತೆಯು ಅಗಲ ಎಷ್ಟಿರಬೇಕೆಂಬುದನ್ನು ರೂಲ್ಸಿನಲ್ಲಿ ನಮೂದು ಮಾಡುವ ಅಭಿಪ್ರಾಯ ತಮಗಿರಬಹುದು. ಆದರೆ ಇದನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರದೆ ಇರುವುದರಿಂದ ಒಂದು confused state of affairs ಆಗಿದೆ.

ತಾವು ಬೆಟರ್‌ಮೆಂಟ್‌ಲೆವಿಯಿಂದ ಎಂಟು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಉತ್ಪತ್ತಿ ಬರುತ್ತದೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ. ಅದು ಹೇಗೆ ಬರುತ್ತದೆ, ಅದನ್ನು ಯಾವ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ನಿರೀಕ್ಷಿಸಿದ್ದೀರಿ ಎನ್ನತಕ್ಕಂಥಾದ್ದನ್ನು ವಿಶದಪಡಿಸಿಲ್ಲ. ತಾವು ಯಾವ ಬೇಸಿಸ್ ಮೇಲೆ ಇದನ್ನು ನಿರೀಕ್ಷಿಸಿದ್ದೀರಿ ಎಂಬುದನ್ನು ಸ್ಪಷ್ಟಪಡಿಸಬೇಕು. ನಿಮ್ಮ ಅಭಿಪ್ರಾಯವನ್ನು ಮೊದಲು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಈಗ ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಹಾಸನ—

(ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ)

ಮೈಸೂರು ಒಂದು ರಸ್ತೆ ಇದೆ. ಈಗ ಅದನ್ನು ಸ್ಟೇಟ್ ಹೈವೆ ಆಗಿ ಡಿಕ್ಲೇರ್ ಮಾಡಿದರೆ, ಆ ರಸ್ತೆಗೆ ಅಕ್ಕಪಕ್ಕದಲ್ಲಿರತಕ್ಕಂಥ ಜಮೀನಿನ ಬೆಲೆ ಎಷ್ಟು ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತದೆ, ಯಾವ ಪ್ರಕಾರ ಜಾಸ್ತಿ ಯಾಗುತ್ತದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ತಿಳಿಸಬೇಕು. ಅಮೇಲೆ ಜಮೀನಿನ ಮಾಲಿಕ ಹೇಗೆ ಬೆಟರ್‌ಮೆಂಟ್ ಲೆವಿ ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನೂ ತಿಳಿಸಬೇಕು. ಏಕೆಂದರೆ ಪ್ರಾಕ್ಟಿಕಲ್ಲಾಗಿ ಈ ಮಸೂದೆಯನ್ನು ಇಂಪ್ಲಿಮೆಂಟ್ ಮಾಡತಕ್ಕಂಥ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಕಷ್ಟ ಬರುತ್ತದೆ. ಬೆಟರ್‌ಮೆಂಟ್ ಲೆವಿ ಎಂಟು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಬರುತ್ತದೆಂದು ಯಾವ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ನಿಗದಿಮಾಡಿದ್ದಾರೆಂದು ಹೇಳಿದರೆ ನಾವೂ ಸ್ವಲ್ಪ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿ ನಮ್ಮ ಅಭಿಪ್ರಾಯಗಳನ್ನು ವ್ಯಕ್ತಪಡಿಸಬಹುದು. ಇದು ಅತುರವಾಗಿ ಪಾಸು ಮಾಡುವ ವಿಷಯವಲ್ಲ; ಇದು ಹುಷಾರಾಗಿ ಯೋಚನೆಮಾಡುವ ವಿಷಯ.

ರೋಡ್‌ವಿಡ್ತನ್ನು ಸ್ಪೆಸಿಫಿಕ್ಕಾಗಿ ನಮೂದು ಮಾಡಬೇಕು. ಇದು ನಮಗೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಕನ್‌ಫ್ಯೂಷನ್ ಉಂಟುಮಾಡಿದೆ. ರೋಡು 150–200–80–70 ಅಡಿ ಇರಬೇಕೆ ಏನು ಎಂಬುದನ್ನೇನೂ ನಮೂದು ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಈ ಕಂಟ್ರೋಲ್ ಲೈನ್, ಬಿಲ್ಡಿಂಗ್ ಲೈನ್, ಹೈವೆ ಬೌಂಡರಿ, ಇವುಗಳ ಅಂತರ, ಅಗಲ ಎಷ್ಟು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಸ್ಪೆಸಿಫಿಕ್ಕಾಗಿ ಹೇಳಲಿಲ್ಲ. ಮಸೂದೆಯಲ್ಲಿ ಓದಿದರೆ ಅರ್ಥವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರೆ ನಮಗೆ ಅನುಮಾನ ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿರಲಿಲ್ಲ.

ಫೈನಾನ್‌ಷಿಯಲ್ ಮೆಮೊರಾಂಡಂನಲ್ಲಿ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗಾಗಿ ಎಂಟು ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ. ಒಂದೊಂದು ಸಬ್-ಡಿವಿಜನ್ನಿಗೆ ಒಬ್ಬ ಸೂಪರ್‌ವೈಸರ್, ಒಬ್ಬ ಗುಮಾಸ್ತೆಯನ್ನಿಟ್ಟು ಕೊಂಡು ಲೈಸೆನ್ಸ್ ಕೊಡತಕ್ಕವರಿಗೆ ಎಷ್ಟು ಬೇಕೋ ಅಷ್ಟು ಸಿಬ್ಬಂದಿಯನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆ, ಅದು ಸಾಕು ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ. ಇದರಲ್ಲಿ ಏನಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದರೆ, ಮೂಲವಾಗಿ ಸರಿಯಾಗಿದ್ದರೂ ಅದನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತ ಮಾಡುವುದರಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಅಡ್ಡಿ ಬರುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ಮನುಷ್ಯನಿಗೆ ಇರತಕ್ಕ ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯವನ್ನು ಕಸಿದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿರುವರೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಒಂದು ಹಳೆ ಮನೆ ಇರುತ್ತದೆ. ರಸ್ತೆಯಿಂದ ಒಂದು ಫರ್ಲಾಂಗ್ ದೂರ ಬಿಲ್ಡಿಂಗ್ ಲೈನ್ ಗೊತ್ತುಮಾಡಿದರೆ ಅ ಮಾರ್ಜಿನ್‌ನಲ್ಲಿ ಏನೂ ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಇರುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಹೈವೇ ಅಥಾರಿಟಿ ಹತ್ತಿರ ಬಂದು ಅವರಿಂದ ಪರ್ಮಿಷನ್ ಪಡೆಯಬೇಕು. ಒಂದು ಕಾಂಪೌಂಡು ಹಾಕಬೇಕಾ ದರೆ, ಹಳೆ ಮನೆಯ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ಹೈವೇ ಅಥಾರಿಟಿ ಹತ್ತಿರ ಅನುಮತಿ ಪಡೆಯಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳತಕ್ಕದ್ದು ಸರಿಕಾಣುವುದಿಲ್ಲ. ಇನ್ನು ನೂರು ವರ್ಷಗಳ ನಂತರ ಆಗತಕ್ಕ ರಸ್ತೆಗಳ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಏನು, ಆಗ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಗಲ ಎಷ್ಟು ಇರಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವ ಬಗ್ಗೆ ಮುಂದಾಲೋಚನೆಯಿಂದ ಈ ಮಸೂದೆಯನ್ನು ತರುತ್ತಿದ್ದೀರಿ ಎಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಇವತ್ತು ಅಕ್ವಿಜಿಷನ್ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಲು ಏನು ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ, ಮಾಲೀಕನಿಗೆ ಏನು ಕಾಂಪೆನ್ ಸೇಷನ್ ಕೊಡಬೇಕು ಎಂಬುದನ್ನು ನಮೂದು ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಬೋರ್ಡ್ ರಸ್ತೆಗೂ ಸ್ಟೇಟ್ ಫಂಡ್ ರಸ್ತೆಗೂ ಇರತಕ್ಕದ್ದು 80 ಅಡಿ ಅಗಲ. ನ್ಯಾಷನಲ್ ಹೈವೇ 150 ಅಡಿ ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ಅಕ್ವಿಜಿಷನ್ ಚಾರ್ಜನ್ನು ಎಲ್ಲಿ ತೋರಿಸಿದ್ದೀರಿ ? ಅದನ್ನು ಎಲ್ಲಿಯೂ ತೋರಿಸಿಲ್ಲ.

† ಶ್ರೀ ವೀರೇಂದ್ರ ಪಾಟೀಲ್ (ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಶಾಖೆಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು).—ಅಕ್ವಿಜಿಷನ್ ಚಾರ್ಜಸ್ ಇದರಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಿ ಬರುತ್ತದೆ ? ಯಾವುದೇ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದರೆ, ಹೊಸದಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದರೆ, ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಪ್ಲಾನ್ ಮತ್ತು ಎಸ್ಟಿಮೇಟುಗಳನ್ನು ಕಳುಹಿಸು ತ್ತಾರೆ. ಅದು ಬಂದ ಮೇಲೆ ಅದಕ್ಕೆ ಒಪ್ಪಿಗೆಯನ್ನು ಕೊಡುತ್ತೇವೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಅಕ್ವಿಜಿಷನ್ ಕಾಸ್ಟ್ ಪ್ರತಿಯೊಂದೂ ಬರುತ್ತದೆ. ಕಾನೂನು ಪ್ರಕಾರ ಹೈವೇ ಅಥಾರಿಟಿ ಯಾರಿರುತ್ತಾರೋ ಅವರು ಅಕ್ವಿಜಿಷನ್ ಕಾಸ್ಟ್ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಅದು ಸಾಕಷ್ಟಿಲ್ಲ ಎಂದರೆ ಕೋರ್ಟಿಗೆ ಹೋಗಬಹುದು. ಅದಕ್ಕೆ ಈ ಮಸೂದೆಯಲ್ಲಿ ಅವಕಾಶವಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ.—ಮೊದಲು ಕಂಟ್ರೋಲ್ ಲೈನ್, ಬಿಲ್ಡಿಂಗ್ ಲೈನ್ ಇವುಗಳನ್ನು ಸ್ಪಷ್ಟಪಡಿಸಿದರೆ ಅದರ ಮೇಲೆ ವಾದ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ನಾನು ಕೆಲವು ಟೆಕ್ನಿಕಲ್ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಹತ್ತಿರ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಿದೆ. ಬೌಂಡರಿ ಲೈನ್‌ಗೂ, ಕಂಟ್ರೋಲ್ ಲೈನಿಗೂ ಮಧ್ಯೆ ಬರತಕ್ಕ ಒಂದು ಕಟ್ಟಡ ಏನಿದೆ ಅದರ ಮೇಲೆ ನಿರ್ಬಂಧ ಹಾಕುವುದು ಹೇಗೆ ಎಂದು. ಇಂಥ ಜಾಗವನ್ನು ನೀವು ಈಗ ಅಕ್ವೈರ್ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದಿಲ್ಲ; ಡಿಕ್ಲೇರ್ ಮಾಡುತ್ತೀರಿ. ಅವನ ಸ್ವಂತ ಆಸ್ತಿಯ ಮೇಲೆ ಅವನಿಗೆ ಅಧಿಕಾರವಿಲ್ಲದಂತಾಗುತ್ತದೆ. ಏನಾದರೂ ಬದಲಾವಣೆಯನ್ನು ಮಾಡು ವುದಕ್ಕಾಗಲೀ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗಲೀ ಆಗದಂತೆ ನಿರ್ಬಂಧವನ್ನು ಹಾಕಿದ್ದೀರಿ. ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ಅಗಲ ಎಷ್ಟು ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಇದರಲ್ಲಿ ಸ್ಪಷ್ಟಪಡಿಸಬೇಕು.

†ಶ್ರೀ ವೀರೇಂದ್ರ ಪಾಟೀಲ್.—ನಾವು ಇವತ್ತು ಕಂಟ್ರೋಲ್ ಲೈನ್ ಎಷ್ಟು, ಬಿಲ್ಡಿಂಗ್ ಲೈನ್ ಎಷ್ಟು ಎಂದು ಹೇಳುವುದು ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ವಿಲೇಜ್ ರೋಡ್ ಬರಬಹುದು, ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ರೋಡ್ ಬರಬಹುದು, ಮೇಜರ್ ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ರೋಡ್ ಬರಬಹುದು, ಹೈವೇ ಬರಬಹುದು, ಸ್ಪೆಷಲ್ ಹೈವೇ ಬರಬಹುದು. ಈ ಎಲ್ಲ ರಸ್ತೆಗಳಿಗೂ ಬೌಂಡರಿ ಲೈನ್, ಬಿಲ್ಡಿಂಗ್ ಲೈನ್, ಕಂಟ್ರೋಲ್ ಲೈನ್ ಒಂದೇ ರೀತಿಯಾಗಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಒಂದೊಂದು ವಿಧದ ರಸ್ತೆಗೂ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ವಿಧವಾಗಿ ಇಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಕ್ಲಾಜ್ 9ರಲ್ಲಿ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ. ಅದೆಲ್ಲವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ. ಅದೆಲ್ಲವನ್ನೂ ಇದೇ ಮಸೂದೆಯಲ್ಲಿ ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಹೈವೇ ಎಂದರೆ 120 ಅಡಿ ಇರುತ್ತದೆ, 80 ಅಡಿ ಇರುತ್ತದೆ. ಈರೀತಿ ಇರುವುದರಿಂದ ವ್ಯತ್ಯಾಸವಾಗುತ್ತದೆ. ಎಲ್ಲದಕ್ಕೂ ಒಂದೇ ರೀತಿಯಾಗಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ.—ಬಿಲ್ಡಿಂಗ್ ಲೈನ್, ಕಂಟ್ರೋಲ್ ಲೈನ್ ಇದನ್ನೆಲ್ಲ ಖಚಿತವಾಗಿ ಇದರಲ್ಲಿಯೇ ಹಾಕಿದ್ದರೆ ನಮಗೆ ಏನೂ ಅನುಮಾನ ಬರುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ.

† ಶ್ರೀ ವೀರೇಂದ್ರ ಪಾಟೀಲ್.—ಹಾಗೆ ಮಾಡಲು ತೊಂದರೆಗಳಿವೆ. It differs from road to road.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ.—ಸ್ಟೇಟ್ ಹೈವೇ, ಸ್ಪೆಷಲ್ ಸ್ಟೇಟ್ ಹೈವೇ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಸ್ಪೆಷಲ್ ಸ್ಟೇಟ್ ಹೈವೇ ಎಂದರೆ ಏನು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೀರಾ ?

† ಶ್ರೀ ವೀರೇಂದ್ರ ಪಾಟೀಲ್.—ಕೆಲವು ಸ್ಟೇಟ್ ಹೈವೇಗಳು ಅದಿರನ್ನು ಸಾಗಿಸತಕ್ಕ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿವೆ, ಪಶ್ಚಿಮ ಕರಾವಳಿ ರಸ್ತೆ ಇದೆ, ಇಂಥ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಒಂದು ಕ್ಯಾಟೊಗರಿಯಾಗಿ ಕ್ಲಾಸಿಫಿಕೇಷನ್ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರುವ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನೇ ಈರೀತಿಯಾಗಿ ಕ್ಲಾಸಿಫಿಕೇಷನ್ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ.—ಕಾಂಪೆನ್‌ಸೇಷನ್ ಕೊಡುವಾಗ 'the orders of the Highway Authority is final' ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ. ಯಾರಿಗೆ ಅಪೀಲು ಹಾಕಬೇಕು, ಡೆಪ್ಯುಟಿ ಕಮಿಷನರಿಗೆ ಹಾಕಬೇಕೇ, ಯಾರಿಗೆ ಹಾಕಬೇಕು ಎನ್ನುವುದಕ್ಕೆ ಇದರಲ್ಲಿ ಏನೂ ಹೇಳಿಲ್ಲ. ಅಪೀಲಿಗೇ ಅವಕಾಶವಿಲ್ಲ. ಕ್ರಾಪ್ ಕಾಂಪೆನ್‌ಸೇಷನ್ ಕೊಡುವಾಗ ಟೆಕ್ನಿಕಲ್ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಅಧಿಕಾರ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಬದಲಾಗಿ ರೆವಿನ್ಯೂ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಡತಕ್ಕದ್ದು ಸೂಕ್ತ.

† **Sri VEERENDRA PATIL.**—Clause 35 :

"(1) Any person aggrieved by the award of the Highway Authority or the officer authorised under Section 28 may, by written application to the Highway Authority or such officer, require that the matter be referred to the Court of the Civil Judge within the limits of whose jurisdiction the land in relation to which the award is made is situate."

"(2) Any such application shall be made within six weeks from the date of the award, and shall be in such form as may be prescribed."

"(3) The provisions of Sections 5, 12 and 14 of the Indian Limitation Act, 1908, shall apply to the computation of the time fixed for reference under sub-section 2."

We have not given any option to the Highway Authority. If he receives an application, there is no option. He has to refer it to the court.

Sri H. D. DEVE GOWDA.—But in clause 32, you have said that the decision of the Highway Authority shall be final.

ಹೈವೇಗಳ ಮೇಂಟೆನೆನ್ಸ್ ಬಗ್ಗೆ, ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಂಟೆನೆನ್ಸ್ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಪ್ರಿಕಾಷನ್ಸ್ ಏನೇನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಭಾರವಾದ ವಾಹನಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ನಿರ್ಬಂಧ ಹಾಕುವುದು ಇದನ್ನೆಲ್ಲ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಅದು ಸೂಕ್ತ. ನನಗೆ ತಿಳಿದವಟ್ಟಿಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಮದ್ರಾಸ್ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳಿಗಾಗಿಯೇ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಡಿವಿಜನ್ನುಗಳು, ಸಬ್-ಡಿವಿಜನ್ನುಗಳೂ ಇವೆ. ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಚೀಫ್ ಇಂಜಿನಿಯರಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಡಿವಿಷನ್ ಮತ್ತು ಸಬ್-ಡಿವಿಷನ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡರೆ ಅಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲ ಕಲಸುಮೇಲೋಗರ ಎನ್ನುವಂತೆ ಎಲ್ಲವನ್ನೂ ಸೇರಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಿಂದ ರಸ್ತೆಗಳನು

(SRI H. D. DAVE GOWDA)

ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಮದ್ರಾಸ್ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ 50 ಮೈಲಿ, 100 ಮೈಲಿಗೆ ಒಂದೊಂದು ಶಾಖೆ, ಒಂದೊಂದು ಯೂನಿಟ್ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದಕ್ಕೇ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ವಾದ ಎಕ್ಸಿಕ್ಯೂಟಿವ್ ಇಂಜಿನಿಯರ್, ಅಸಿಸ್ಟೆಂಟ್ ಇಂಜಿನಿಯರು, ಸೂಪರ್‌ವೈಸರು ಇದ್ದಾರೆ. ಅವರು ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಂಟೆನೆನ್ಸ್, ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಯಾವ ರೀತಿ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಬೇಕು ಎನ್ನುವ ಬಗ್ಗೆ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅದು ಬಹಳ ಸೂಕ್ತವಾದುದು. ಸ್ಟೇಟ್ ಹೈವೇಸ್, ನ್ಯಾಷನಲ್ ಹೈವೇಸ್, other classified roads ಎಂದು ಮಾಡಬೇಕೆಂದಿರುವುದಾಗಿ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಮಸೂದೆಯನ್ನು ತಯಾರಿಸತಕ್ಕ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಅದನ್ನೆಲ್ಲ ಮುಂದಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಸರ್ಕಾರ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ನ್ಯಾಷನಲ್ ಹೈವೇ ಮಾಡುವುದರಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ದುಡ್ಡು ಖರ್ಚಾಗುತ್ತದೆ, ಎಂದು ನೋಡಿಕೊಂಡು ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಂಟೆನೆನ್ಸ್‌ಗಾಗಿ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಚೀಫ್ ಇಂಜಿನಿಯರನ್ನಿಟ್ಟು ಅವರ ಕೈಕೆಳಗೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಎಕ್ಸಿಕ್ಯೂಟಿವ್ ಇಂಜಿನಿಯರ್, ಅಸಿಸ್ಟೆಂಟ್ ಇಂಜಿನಿಯರ್, ಡಿವಿಷನ್ ಎಲ್ಲ ಇರಬೇಕು ಎಂದು ನಾನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ತಮಗೆ ಮನವರಿಕೆ ಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ಒಂದೊಂದು ಸೆಕ್ಷನ್ ಮಾಡಿರುವುದರಿಂದ ಅಷ್ಟು ಸುಲಭವಾಗಿ, ಸೂಕ್ತವಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಲು ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಒಂದು ಊರಿನಲ್ಲಿ ಮಧ್ಯೆ ರೋಡ್ ಮಾಡಲು ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ, ಅದಕ್ಕೆ ಅಡ್ಡಿ ಬರುತ್ತದೆ. ಇಂಥ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಅಧಿಕಾರ ಕೊಡುವುದು ಸರಿಯಾದುದು. ಇನ್ನು ಕೊನೆಯದಾಗಿ ಬೆಟರ್‌ಮೆಂಟ್ ಲೆವಿ ಬಗ್ಗೆ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. 70 ಅಡಿ ಅಗಲ ಇರುವ ರಸ್ತೆ 150 ಅಡಿ ಅಗಲ ಮಾಡಿದರೆ ಬೆಟರ್‌ಮೆಂಟ್ ಲೆವಿಯಿಂದ ಜನಗಳಿಗೆ ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ವೀರೇಂದ್ರ ಪಾಟೀಲ್.—ಸ್ಟೇಟ್ ಹೈವೇ ಮೂಲಕ ಬೆಟರ್‌ಮೆಂಟ್ ಲೆವಿ ಬೀಳುವುದಿಲ್ಲ. ಅರ್ಬನ್, ಮುನಿಸಿಪಲ್ ಲಿಮಿಟ್ಸ್ ಸುತ್ತುಮುತ್ತು ಇರತಕ್ಕ ಲ್ಯಾಂಡ್ಸ್ ಬಗ್ಗೆ ಅನ್ವಯಿಸುತ್ತದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ. ಲೂಪ್ ರೋಡ್ ಅಕ್ಕಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಬಿಲ್ಡಿಂಗ್ಸ್ ಬರುತ್ತಿವೆ. ಅಲ್ಲಿಯ ಜಮೀನಿಗೆ ಬೆಲೆ ಬಂದಿದೆ. ಅಂಥಲ್ಲಿ ಬೆಟರ್‌ಮೆಂಟ್ ಲೆವಿ ಹಾಕಲಾಗುವುದು. ಹಳ್ಳಿಗಾಡಿನಲ್ಲಿ ಅದು ಬರುವುದಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ.—ನೀವು ಇಷ್ಟು ವಿವರ ಹೇಳಿದ ಮೇಲೆ ನಾನು ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಅರ್ಬನ್ ಏರಿಯಾದಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಡಿಸ್ಟೆನ್ಸ್‌ವರೆಗೆ ಬರುತ್ತದೆ?

ಶ್ರೀ ವೀರೇಂದ್ರ ಪಾಟೀಲ್.—ಅರ್ಬನ್ ಏರಿಯಾ ದಿನದಿನಕ್ಕೆ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿದೆ. ಕಾನೂನು ಒಂದು ವರ್ಷದ ಸಲುವಾಗಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅಧಿಕಾರ ಪಡೆಯಬೇಕಾಗಿದೆ. ಒಂದು ವೇಳೆ ಏನಾದರೂ ಅನ್ಯಾಯವಾದರೆ ನ್ಯಾಯಾಲಯಕ್ಕೆ ಹೋಗಿ ಸರಿಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಅವಕಾಶ ಇದೆ. ಕೋರ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಅನ್ಯಾಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಎಚ್. ಡಿ. ದೇವೇಗೌಡ.—ನಾನು ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ. ನನಗೆ ಮಾತನಾಡಲು ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟದ್ದಕ್ಕೆ ಅಧ್ಯಕ್ಷರನ್ನು ವಂದಿಸುತ್ತೇನೆ ಮತ್ತು ನನ್ನ ಮಾತು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ವಿ. ಎಂ. ದೇವ್ (ಗುಬ್ಬಿ).—ಸ್ವಾಮಿ, ಈ ಮಸೂದೆಯಲ್ಲಿ ಲ್ಯಾಂಡ್ ಅಕ್ವಿಜಿಶನ್, ಬೆಟರ್‌ಮೆಂಟ್ ಲೆವಿ ವಿಚಾರ, ಬಾರ್ ಆಫ್ ಜ್ಯುರಿಸ್‌ಡಿಕ್ಷನ್ ಸೆಕ್ಷನ್ 69, ಇವು ಪ್ರಾಮುಖ್ಯವಾದ ಅಂಶಗಳು ಇವೆ. ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಲ್ಯಾಂಡ್ ಅಕ್ವಿಜಿಷನ್ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಕ್ಲಾಜಸ್ 15, 26, 32 ಇವುಗಳನ್ನು ಗಮನದಲ್ಲಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈಗ ಕಾಲ ಬದಲಾವಣೆಯಾಗಿದೆ. ನಿಮ್ಮ ವಯಸ್ಸು ಇನ್ನೂ ಚಿಕ್ಕದು. ಇನ್ನೂ ವ್ಯಕ್ತಿತ್ವ ಬೆಳೆಸಿಕೊಂಡು ದೇಶಸೇವೆ ನೀವು ಮಾಡಬೇಕು ಎಂಬ ಒಳ್ಳೆಯ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ನಾನು ಮಾತನಾಡುತ್ತೇನೆ. ಈಗ ಏನಾಗಿದೆ ಅಂದರೆ, ದುಡ್ಡಿನ ಸುತ್ತಲೂ, ಸೂರ್ಯನ ಸುತ್ತಲೂ ಉಪಗ್ರಹಗಳು ತಿರುಗಿದ ಹಾಗೆ ಎಲ್ಲವೂ ತಿರುಗುತ್ತಿವೆ. ಲ್ಯಾಂಡ್ ಅಕ್ವೈರ್ ಮಾಡುವಾಗ್ಗೆ ಅಂಥ ಜಮೀನಿನ ಮೇಲೆ ಉಪಜೀವಿಸುವವನ ಉಪ ಜೀವನಕ್ಕೆ ಏನಾದರೂ ತೊಂದರೆಯಾಗುತ್ತದೆಯೋ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಮೊದಲು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾದುದು ಅಗತ್ಯ. ಜೀವನೋಪಾಯಕ್ಕೆ ಧಕ್ಕೆ ಬಾರದ ಹಾಗೆ ಕಾನೂನು ರಚನೆಯಾಗಬೇಕು. ಒಂದೆರಡು ಎಕರೆ ಮೇಲೆ ಜೀವನ ಮಾಡತಕ್ಕ ಜಾಗದಲ್ಲಿ ಹೈವೇ ಬಂದರೆ ಲ್ಯಾಂಡ್ ಅಕ್ವೈರ್ ಮಾಡುವ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಅಂಥವನಿಗೆ ಬೇರೆ ಕಡೆ ಜಮೀನು ಕೊಟ್ಟು ಅನುಕೂಲವಾಗುವ ಹಾಗೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಆ ದೃಷ್ಟಿ ಇದ್ದರೆ ಮಾತ್ರ ಇದು ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಸಮಾಜವಾದ ತತ್ವ ಅನುಸರಿಸಿಕೊಂಡು ಬಂದ ಹಾಗೆ ಆಗುವುದು ಎಂದು ನಾನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ.

ಇನ್ನು ಲೆವಿ ಆಫ್ ಬೆಟರ್‌ಮೆಂಟ್ ಚಾರ್ಜಸ್ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಸೆಕ್ಷನ್ಸ್ 42, 43, 46 ಗಳಲ್ಲಿ ಹೇಳಲಾಗಿವೆ. ಮುನಿಸಿಪಲ್ ಲಿಮಿಟ್ಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಇದು ಎಷ್ಟು ದೂರದವರೆಗೆ ಅನ್ವಯಿಸುತ್ತದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಖಚಿತವಾಗಿ ರೂಲ್ಸ್ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಇದು ನಿರ್ದಿಷ್ಟವಾಗಿ ಇರಬೇಕು. ಯಾಕೆಂದರೆ ಕಾಲ

ಬದಲಾಗಿ ಆಡಳಿತ ಹದಗೆಟ್ಟಿದೆ. ಇನ್ನೊಂದು ಮುಖ್ಯ ವಿಷಯ ಅಂದರೆ, ಜಮೀನಿನ ಬೆಲೆ ಎಷ್ಟು ಎಂಬುದನ್ನು ನಿರ್ಧರಿಸುವವರು ಯಾರು ? ಶ್ರೀಮಂತರಿಗೆ ನಷ್ಟವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಬಡವರಿಗೆ ಕಷ್ಟ ವಾಗುತ್ತದೆ. ಲ್ಯಾಂಡ್ ಅಕ್ವೈರ್ ಮಾಡುವಾಗ್ಗೆ ಬಡವನ ಜೀವನೋಪಾಯಕ್ಕೆ ಕೊಡಲಿ ಪೆಟ್ಟು ಬೀಳಬಾರದು. ದುಡ್ಡು ಇರುವವರು ಕೋರ್ಟು, ಕಚೇರಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಬಡವನು ನ್ಯಾಯ ದೊರಕಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಕೋರ್ಟು, ಕಚೇರಿಗೆ ಹೋಗುವುದು ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಎರಡು ಮೂರು ಎಕರೆ ಜಮೀನಿನ ಮೇಲೆ ಜೀವನಕ್ಕೆ ಅವಲಂಬಿಸಿಕೊಂಡಿರತಕ್ಕಂಥ ಬಡವನ ಜಮೀನಿನ ಮಧ್ಯೆ ಹೆದ್ದಾರಿ ಹಾಯ್ದು ಹೋದರೆ ಅವನು ಏನು ಮಾಡಬೇಕು ! ಸಮಾಜವಾದ ತತ್ವಕ್ಕೆ ಅನುಸಾರವಾಗಿ ಅವನಿಗೆ ಬೇರೆ ಮನೆ ಕಟ್ಟಿಸಿ ಕೊಡಬೇಕು, ಬೇರೆ ಜಮೀನು ಕೊಡಬೇಕು ಅಂದರೆ ಯಾವ ರೀತಿ ಫಜೀತಿ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ದುಡ್ಡು ಕೊಟ್ಟು ಜೀವನಾಧಾರವನ್ನು ಹಾಳುಮಾಡುವುದು ಸಾಧುವಲ್ಲ.

2-30 P.M.

ನೀವೇನು ಮಾಡುತ್ತೀರಿ ? 'ಕಾನೂನು ಅಂಶ ಇದೆ ಅದರ ಪ್ರಕಾರ ಇಷ್ಟು ದುಡ್ಡು ಅಂತ ಕೊಡುತ್ತೇವೆ, ಹೋಗಿ ಏನಾದರೂ ಮಾಡಿ' ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೀರಿ. ಇದರಿಂದ ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಬಡ ವರಿಗೆ ಬಹಳ ಏಟು ಬೀಳುತ್ತದೆ. ಕ್ಲಾಜ್ 63 ರಲ್ಲಿ ವಿಲೇಜ್ ಹೆಡ್‌ಮನ್, ವಿಲೇಜ್ ಅಕೌಂಟೆಂಟ್ ಮತ್ತು ವಿಲೇಜ್ ವಾಚ್‌ಮನ್ ಇವರ ವಿಷಯವನ್ನು ಹೇಳುತ್ತಾ ಇದ್ದೀರಿ. ಈಗ ಈ ಮೂರು ಜನರೂಕೂಡ ಇಲ್ಲ, ಇವರನ್ನು ತೆಗೆದುಹಾಕಬೇಕೆಂದು ಪಂಚಾಯ್ತಿ ರಾಜ್ಯದ ರಿಪೋರ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಬರು ತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ಮೇಲುಸ್ತುವಾರಿಯನ್ನು ಲೋಕಲ್ ಬಾಡೀಸ್‌ಗೆ ವಹಿಸಿದರೆ ಅವರು ಇದನ್ನು ನೋಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ—ಏಕೆಂದರೆ ಒಬ್ಬ ಮನುಷ್ಯನಿಗೆ ತನ್ನದು ಎಂಬ ಭಾವನೆ ಬರಬೇಕಾದರೆ ಆತನೇ ಅದನ್ನು ಸ್ವತಃ ಮಾಡಿರಬೇಕು—ಆರೀತಿ ಅವರೇ ಮಾಡಿಕೊಂಡಿದ್ದೇ ಆದರೆ ಅವರು ರಿಪೋರ್ಟು ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಇಲ್ಲದೇ ಹೋದಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ಈಗಿರುವಂತೆ ಇದು ಒಂದು ಚಲಾಯಿಸ ಲಾರದ ಕಾನೂನು ಆಗುತ್ತದೆ. ಆ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಅದನ್ನು ಇನ್ನೂ ಸ್ವಲ್ಪ ದಿವಸ ತಡೆಹಿಡಿದು, ಲೋಕಲ್ ಬಾಡೀಸಿಗೂ ಅಷ್ಟು ಹಣ ಇರುವುದರಿಂದ ಪಿ.ಡಬ್ಲ್ಯೂ.ಡಿ. ಹಣದ ಜೊತೆಗೆ ಅದನ್ನೂ ಸೇರಿಸಿ, ಕೊನೇಪಕ್ಷ ಮೂರರಷ್ಟಾದರೂ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇತರ ಕಾನೂನುಗಳಿಗೆ ಇದು ವ್ಯತಿರಿಕ್ತ. reference clause (ಇನ್‌ಕನ್ಸಿಸ್ಟೆಂಟ್) ವಾಗಿರು ತ್ತದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿರುತ್ತೀರಿ. ಏಕೆಂದರೆ, ಅವುಗಳಲ್ಲಿ ಈಗಿನ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಹೊಂದಾಣಿಕೆ ಇಲ್ಲದ ಅಂಶ ಗಳಿವೆ ಎಂದಿದ್ದಾರೆ. ಅವುಗಳನ್ನು ತೆಗೆದು ನೋಡಿದರೆ ಆ ಕ್ಲಾಜ್‌ನಲ್ಲಿರುವುದೇ ಚಾಚೂ ಬಿಡದೆ ಇದರಲ್ಲೂ ಇದೆ ಎಂದು ನನಗೆ ಅನಿಸುತ್ತದೆ, ಹೊಸ ಅಂಶ ಏನಿದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಹೇಳಿದರೆ ಆ ವಿಷಯ ವನ್ನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಹಾಗಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಇನ್‌ಕನ್ಸಿಸ್ಟೆಂಟ್ ಯಾವುದು ಕಾಣುವುದು ಎಂದರೆ ಮನುಷ್ಯನ ಜೀವನಕ್ಕಿಂತಲೂ ದುಡ್ಡಿಗೆ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆ ಜೊತೆಗೆ ಈ ವಿಲೇಜ್ ಹೆಡ್‌ಮನ್, ವಿಲೇಜ್ ಅಕೌಂಟೆಂಟ್, ವಿಲೇಜ್ ವಾಚ್‌ಮನ್ ಅಂತ ಹೇಳಿರುವುದು. ರಸ್ತೆ ಯನ್ನು ಅದರ ಹತ್ತಿರಿರುವ ಜನವೇ ಮಾಡಿದ್ದರೆ ಇದನ್ನು ಯಾರಿಗೂ ಹೇಳಬೇಕಾಗಿರಲಿಲ್ಲ. ಏಕೆಂದರೆ ಮನೆಗೆ ಬೆಂಕಿ ಬಿತ್ತು ಎಂದರೆ ತಾನೇ ತಾನಾಗಿ ಹೋಗಿ ದೂರು ಕೊಡುತ್ತಾನೆ, ಬೆಂಕಿ ಆರಿಸುತ್ತಾನೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಜನತೆ ಕಾರ್ಯ, ಉಸ್ತುವಾರಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುವ ರೀತಿ ನಡೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುವಂತಹ ಏರ್ಪಾಡು ಮಾಡಿದರೆ ಒಳ್ಳೆಯದು.

ಇನ್ನು ಕಾಂಪೆನ್‌ಸೇಷನ್ ವಿಚಾರ: ಎಷ್ಟೋಸಾರಿ ರಸ್ತೆಗಳು, ತಮಗೆಲ್ಲರಿಗೂ ಗೊತ್ತಿರುವ ವಿಚಾರ, ಅನೇಕರಿಗೆ ಒಂದು, ಎರಡು, ಮೂರು ಎಕರೆ ಜಮೀನು ಇರುತ್ತದೆ. ಮಧ್ಯೆ ರಸ್ತೆ ಬಂದರೆ ದೇವರೇ ಗತಿ! ಅವನು ಏನು ಮಾಡಬೇಕು ? ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ಕಾಂಪೆನ್‌ಸೇಷನ್ ಕ್ಲಾಜನ್ನು ಪುನರ್ವಿಮರ್ಶೆ ಮಾಡಬೇಕು, ಆ ರೀತಿ ಮಾಡಿದ್ದೇ ಆದರೆ ತಮಗೆ ಬಹಳ ಹಣ ಉಳಿಯುತ್ತದೆ. ಬೇರೆಕಡೆ ಆತನಿಗೆ ಸರ್ಕಾರದ ಮುಫತ್ ಜಮೀನು ಮತ್ತು ಮನೆ ಕೊಡಿ. ಇಲ್ಲದೇ ಇದ್ದರೆ ಸುಮ್ಮನೆ ಒಂದು ಕಡೆ ಖರ್ಚು ಆಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಇನ್ನೊಂದುಕಡೆ ಒಬ್ಬ ಮನುಷ್ಯನ ಜೀವನೋಪಾಯಕ್ಕೆ ಆತಂಕವನ್ನುಂಟುಮಾಡಿದ ಹಾಗಾಗುತ್ತದೆ.

ಜಮೀನುಗಳಿಗೆ ಬೆಟರ್‌ಮೆಂಟ್ ಲೆವಿ ಹಾಕುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೀರಿ; ಅರ್ಧ ಅಥವಾ ಒಂದು ಎಕರೆಯಲ್ಲಿ 8-10 ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಬಹುದು, ಅಷ್ಟು ಜಮೀನು ಇರುತ್ತದೆ, ಬೆಟರ್ ಮೆಂಟ್ ಲೆವೀ ಹಾಕಿದರೆ ಖಂಡಿತವಾಗಿಯೂ ದುಡ್ಡು ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ, ಹೈವೇ ಬಂತು ಎಂದರೆ, ಅದರಿಂದ ಅಲ್ಲೆಲ್ಲಾ ಸಾಲು ಮರಗಳಲ್ಲಿ ಕೋತಿಗಳ ಕಾಟ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ಅದರಿಂದ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಆ ಜಮೀನನ್ನು ಅವನು ಬಂಜರು ಬಿಡುತ್ತಾನೆ. ಆ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ನಾನು

(ಶ್ರೀ ವಿ. ಎಂ. ದೇವ್)

ಹೇಳುವುದೇನೆಂದರೆ, ಬೆಟರ್‌ಮೆಂಟ್ ಲೆವಿ ಹಾಕುವಾಗ ಒಂದು ಮನೆ ಕಟ್ಟಿಕೊಳ್ಳುವಷ್ಟು ಸೈಟಿನ ಜಾಗ ಅವನಿಗೆ ಬಿಟ್ಟೇ ಬಿಡಬೇಕು ಇದು ಒಂದನೆಯದು, ಎರಡನೆಯದು ಅವನ ಜೀವನೋಪಾಯಕ್ಕೆ ಅದರಲ್ಲೂ ವ್ಯವಸಾಯದಲ್ಲಿ ಜೀವನೋಪಾಯ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇದ್ದರೆ ಅದಕ್ಕೆ ಬೇರೆಕಡೆ ಅಷ್ಟೇ ಜಮೀನನ್ನು ಒದಗಿಸಿ ಒಕ್ಕಲಿರುವುದಕ್ಕೆ ಮನೆ ಕಟ್ಟಿಕೊಟ್ಟು ಆಮೇಲೆ ಅವನ ಜಮೀನನ್ನು ವಶಪಡಿಸಿಕೊಂಡು ತಮ್ಮ ರಸ್ತೆ ಮುಂತಾದುವುಗಳನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಕೊನೆಯದಾಗಿ, ಬೆಳೆ ಇಟ್ಟಿರುವ ಜಾಗಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟು ಕಾಂಪೆನ್‌ಸೇಷನ್ ಕೊಡಬೇಕೆಂಬ ವಿಚಾರ ಬರುತ್ತದೆ. ಬೆಳೆಯನ್ನು ಕತ್ತರಿಸಿದಾಗ ರಾಗಿ ಬೆಳೆದಿರಬಹುದು, ಭತ್ತ ಬೆಳೆದಿರಬಹುದು ಅದಕ್ಕೆ ಕಾಂಪೆನ್‌ಸೇಷನ್ ಕೊಟ್ಟು ಆ ಜಮೀನನ್ನು ವಶಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು—ಆ ರೀತಿ ಕೊಡದೇ ವಶಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದಲ್ಲ. ಅದರಲ್ಲಿ ಬರುವುದು ಒಂದೇ ಫಸಲು ಅಲ್ಲ, ವರ್ಷೇ ವರ್ಷೇ ಫಸಲು ಬರುತ್ತಾ ಇರುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಈ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಈ ಅಧಿವೇಶನ ಆದಮೇಲೆ ಇನ್ನೊಂದು ಅಧಿವೇಶನ ಬರುವ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಈ ವಿಚಾರವನ್ನು ಕೂಲಂಕಷವಾಗಿ ಯೋಚನೆ ಮಾಡುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದು. ಏಕೆಂದರೆ ಅಷ್ಟು ಹೊತ್ತಿಗೆ ಪಂಚಾಯ್ತಿ ರಾಜ್ಯದ ಬಿಲ್ಲನ್ನೂ ಸಹ ಚರ್ಚೆಮಾಡಿರುತ್ತೇವೆ, ಅದರಲ್ಲಿ ಇಂಪ್ಲಿಮೆಂಟ್ ಮಾಡಬೇಕಾದ್ದು ಬಹಳ ಇದೆ, ಅದರ ಬೆಳಕಿನಲ್ಲಿ ಈ ಒಂದು ಕಾನೂನನ್ನು ಮಾಡುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದು ಎಂಬುದು ತಮಗೇ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಇದರಲ್ಲಿ ನ್ಯೂನತೆಗಳು ಇವೆ ಎಂಬುದೂಕೂಡ ತಮಗೆ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಮುಂದಿನ ಅಧಿವೇಶನದ ಹೊತ್ತಿಗೆ ಸೂಕ್ತವಾದ ಬದಲಾವಣೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಿ ಈ ಬಿಲ್ಲನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬರಬೇಕೆಂದೇ ಹೇಳಿ ನಾಲ್ಕು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಆಡಲು ಅಧ್ಯಕ್ಷರು ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಕ್ಕಾಗಿ ಅವರನ್ನು ವಂದಿಸಿ ನಾನು ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಟಿ. ಎನ್. ಮಾದಪ್ಪ ಗೌಡ (ನಾಗಮಂಗಲ).—ಸ್ವಾಮಿ, ಈಗ ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಈ ಹೈವೇಸ್ ಬಿಲ್ಲನ್ನು ತಂದಿರುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಸಂತೋಷಪಡುತ್ತೇನೆ. ನಾನೀಗ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಕ್ಲಾಜ್ ಬೈ ಕ್ಲಾಜ್ ಮೇಲೆ ಮಾತನಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ನನಗೆ ತೋಚಿದ ನಾಲ್ಕಾರು ಮಾತುಗಳನ್ನು ಹೇಳಬೇಕೆಂದು ನಿಂತಿದ್ದೇನೆ.

ಸರ್ಕಾರದವರು 5ನೇ ಛಾಪ್ಟರಿನಲ್ಲಿ ಐದು ವಿಧವಾದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಆಗಲೇ ಮಾತನಾಡಿದ ಶ್ರೀ ದೇವೇ ಗೌಡರು ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಗಲ ಎಷ್ಟಿರಬೇಕು ಎಂಬುದನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ಹೇಳಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಆದರೆ ನನಗೆ ತೋಚಿದ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಈ ಹೈವೇಸ್ ಮತ್ತು ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಬೋರ್ಡ್ ರಸ್ತೆ, ತಾಲ್ಲೂಕ್ ಬೋರ್ಡ್ ರಸ್ತೆ ಇವುಗಳನ್ನು ಮಾಡುವ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಈ ಸಣ್ಣ ಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಉಳಿದ ಈ ಎಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಗಲವೂ ಕೂಡ 64 ಅಡಿ ಇರಲೇಬೇಕೆಂದು ಕಡ್ಡಾಯ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದ ನಿದರ್ಶನಗಳು ನನ್ನ ಗಮನದಲ್ಲಿವೆ. ಈಗ ನಮ್ಮ ತಾಲ್ಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಸುಮಾರ 200 ಮೈಲಿವರೆಗೆ ಐ.ವಿ.ಸಿ. ರಸ್ತೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗೆ ಬೇಕಾದ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಜನಗಳೇ ತಾವಾಗಿ ಮುಂದೆ ಬಂದು ಹುಮ್ಮಸ್ಸಿನಿಂದ ಬಿಟ್ಟುಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಇಲ್ಲಿ ಯಾವ ಅಕ್ವಿಜಿಷನ್ ಪ್ರಶ್ನೆಯೂ ಬರಲಿಲ್ಲ. ಅವರು ಯಾವ ಒಂದು ಕಾಂಪೆನ್‌ಸೇಷನ್ ಕೂಡ ಕೇಳಿಲ್ಲ. ಇಂಥಾ ಸಂದರ್ಭಗಳೆಲ್ಲೆಲ್ಲಿವೆ ಅಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಈ ರಸ್ತೆಗಳು 30 ಅಡಿ ಅಗಲ ಇದ್ದರೆ ಸಾಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಅದಕ್ಕಿಂತ ಜಾಸ್ತಿ ಇರುವುದು ಬೇಡ. ಒಂದುವೇಳೆ ಈಗಾಗಲೇ ಯಾರಾದರೂ ಆ ಬೌಂಡ್ರಿ ಮಾರ್ಕ್ ಅಥವಾ ಕಾಲ್ವೆ ಇತ್ಯಾದಿಗಳನ್ನು ತೋಡಿದ್ದರೆ ಅದನ್ನು 30 ಅಡಿಗೆ ಕ್ಲುಪ್ತ ಮಾಡಿಸಬೇಕೆಂದು ನಾನೀಗ ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಬೋರ್ಡ್, ಸ್ಟೇಟ್ ಹೈವೇಸ್‌ಗಳೇನಿವೆ ಇವುಗಳ ಅಗಲ ಇದರ ಎರಡರಷ್ಟು ಅಂದರೆ 60 ಅಡಿ ಇದ್ದರೆ ಸಾಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನುಳಿದ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಗಲ ಎಷ್ಟಿರಬೇಕು ಎಂಬ ವಿಚಾರ ಇಂಜಿನಿಯರುಗಳಿಗೆ ಬಿಟ್ಟುಬಿಡೋಣ. ಆದರೆ ಈಗ ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ವಿಚಾರ ಬಹಳ ಶೋಚನೀಯ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿದೆ. ಕೆಲವುಕಡೆ ಪಟ್ಟಣದ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಹೋಗತಕ್ಕ ರಸ್ತೆಗಳ ಅಗಲ ಕೇವಲ 18-20 ಅಡಿ ಇದ್ದು ಅದರ ಉದ್ದಕ್ಕೂ ತಿಪ್ಪೆ ಗುಂಡಿಗಳಿರುತ್ತವೆ. ಈ ವಿಚಾರ ಎಲ್ಲಾ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರುಗಳಿಗೂ ಮತ್ತು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೂ ಗೊತ್ತಿರತಕ್ಕದ್ದೇ ಆಗಿದೆ. ವಾಹನಗಳ ಓಡಾಟ ಜಾಸ್ತಿ ಇರುವ ಕಡೆ ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟುಗಳು ಜಾಸ್ತಿ ಆಗುತ್ತಿವೆ. ಇದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಈಗ ರಸ್ತೆಗಾಗಿ ಗೊತ್ತು ಮಾಡಿರುವ ಪ್ರದೇಶ ಯಾವುದಿದೆ ಅದನ್ನು ಯಾರೇ ಆಗಲೀ ಯಾವ ವಿಧದಿಂದಲೂ ಆಕ್ರಮಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಿರಬಾರದು. ಆ ರೀತಿಯ ನಿಯಮಗಳನ್ನು ಈ ಮಸೂದೆಯಲ್ಲಿ ಅಡಕಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಹಾಗೆ ಅಡಕಮಾಡಿದ ನಂತರ ಯಾರು ಇದನ್ನು ಉಲ್ಲಂಘನೆ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಅಂಥವರಿಗೆ ಪ್ರಬಲವಾದ ಶಿಕ್ಷೆ ಸಹಾ ಕೊಡುವಂತೆ ಇದರಲ್ಲಿ ಅಳವಡಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ರಸ್ತೆ ಮರಗಳ ವಿಚಾರಕ್ಕೆ ಬಂದರೆ ಯಾರೊಬ್ಬರೂ ಇದನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿಲ್ಲ. ಕೆಲವು ಕಾಲ ರೆವಿನ್ಯೂ ಇಲಾಖೆಯವರೂ, ಇನ್ನು ಕೆಲವು ಕಾಲ ಪಿ.ಡಬ್ಲ್ಯು.ಡಿ. ಅವರೂ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ಅವು ಪ್ರತಿನಿತ್ಯವೂ ಸಿಕ್ಕಾಬಟ್ಟೆ ನಾಶವಾಗುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ನಾವೆಲ್ಲರೂ ನೋಡುತ್ತಿರುತ್ತೇವೆ. ಆದುದರಿಂದ ಇನ್ನುಮುಂದೆ ಈ ಸಾಲುಮರಗಳನ್ನು ಫಾರೆಸ್ಟ್ ಇಲಾಖೆಯವರಿಂದ ಹಾಕಿಸತಕ್ಕ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರುವುದೊಳ್ಳೆಯದೆಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಹೀಗೆ ಹೇಳುವಾಗ ಆ ಇಲಾಖೆಯವರು ಗಿಡಗಳನ್ನು ನಡತಕ್ಕ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಫಲ ಕೊಡತಕ್ಕ ಹಾಗೂ ವರಮಾನ ಬರತಕ್ಕ ಮತ್ತು ಬೇಗ ಬೆಳೆಯತಕ್ಕಂಥ ಮರಗಳನ್ನು ರಸ್ತೆಯ ಎರಡು ಪಕ್ಕಗಳಲ್ಲೂ ಹಾಕತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇಲ್ಲವೇ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಈ ಹಿಂದೆ ಇದ್ದಂಥ ಹಳೇ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ಅನುಸರಿಸಿ, ರಸ್ತೆಯ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ರೈತನು ಆ ರಸ್ತೆ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಮರಗಳನ್ನು ಬೆಳೆಸುವುದಕ್ಕೂ ಮತ್ತು ಹಾಗೆ ತಾನು ಬೆಳೆಸಿದ ಮರಗಳ ಫಲವನ್ನು ಆತನೇ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವಂತೆಯೂ, ಆ ಮರವು ಬಿದ್ದು ಹೋದನಂತ ಅದನ್ನು ಆತನೇ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಮತ್ತೆ ಅಲ್ಲಿ ಹೊಸದಾಗಿ ಮರ ಬೆಳೆಸತಕ್ಕ ಪದ್ಧತಿಯನ್ನು ಜಾರಿಗೆ ತರಬೇಕೆಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಈಗ ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಹೈವೇಸ್ ಮತ್ತು ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಬೋರ್ಡ್ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲೆಲ್ಲಾ ಮರಗಳನ್ನು ಕಡಿಯುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅಲ್ಲಿ ಈಗಲೇ ಮರಗಳನ್ನು ಹಾಕುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನಮಾಡಬೇಕು. ಇನ್ನು ಈ ಆಕ್ಟ್ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದಮೇಲೆ, ಇದು ಜಾರಿಗೆ ಬರುವ ಮುನ್ನ ರಸ್ತೆ ಅಕ್ಕಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟಿಕೊಂಡಿದ್ದ ಮನೆಗಳಿಗೆ ಏನು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೂ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇನ್ನು ಯಾರ್ಯಾರು ಅಕ್ಕಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಭೂಮಿ ಕಳೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೋ ಅಂಥವರಿಗೆ ಕೂಡಲೇ ಪರಿಹಾರ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಆದರೆ ಈ ಪರಿಹಾರ ದ್ರವ್ಯ ಆ ಭೂಮಿಯ ಸಾರದ ಮೇಲೆ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಹೀಗೆ ಕೆಲವು ಪಟ್ಟಣಗಳಿರುವ ಕಡೆಯೂ ರಸ್ತೆ ಇಕ್ಕಟ್ಟಾಗಿದ್ದು ಅಲ್ಲಿಯೂ ಅನಾಹುತಗಳಾಗುತ್ತಿವೆ. ಈಗ ಸರ್ಕಾರದವರು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಲ್ಲಲ್ಲೇ ಡೀವಿಯೇಟ್ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ರಸ್ತೆಗಳು ಸಾಧ್ಯವಾದ ಮಟ್ಟಿಗೂ ನೇರವಾಗಿ ಹೋಗುವಂತೆ ಮಾಡಬೇಕೆಂಬುದೇ ಅದರ ಉದ್ದೇಶ. ಆದರೆ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಹೇಳುವುದಿಷ್ಟೇ: ಬೆಂಗಳೂರು, ಮೈಸೂರು ಮತ್ತು ಬೆಳಗಾಂ ಇಂಥಾ ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಪಟ್ಟಣಗಳು ಇರುವ ಕಡೆ ಜಮೀನನ್ನು ಮಾರಿ ಲಾಭ ಗಳಿಸತಕ್ಕಂಥ ಜನರಿದ್ದಾರೆ. ಇಂಥಾ ಕಡೆ ಬೇಕಾದರೆ ಈ ಬೆಟರ್‌ಮೆಂಟ್ ಲೆವಿಯನ್ನು ಹಾಕಿ ಇನ್ನು ಈ ಸಣ್ಣಪುಟ್ಟ ಪಂಚಾಯಿತಿಗಳಿಗೆ ಇದನ್ನು ಅನ್ವಯಿಸಬಾರದೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಈಗಾಗಲೇ ರಚಿಸಲಾಗಿರತಕ್ಕ ಆರ್.ಸಿ. ರೋಡುಗಳೇನಿವೆ ಅವುಗಳಬಗ್ಗೆ ಕೆಲವುಕಡೆ ಆ ರಸ್ತೆ ಅಗಲದ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಭಿನ್ನಾಭಿಪ್ರಾಯಗಳಿರುತ್ತವೆ. ಆದಾಗ್ಯೂ ಪರಿಹಾರ ಕೊಡದೆ ಭೂಮಿಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕ ಜನರು ಇರುವ ಕಡೆ ರಸ್ತೆಯ ಅಗಲವನ್ನು ಕಡಮೆ ಇದ್ದರೂ ಅಷ್ಟಕ್ಕೇ ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇನ್ನು ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಎನ್‌ಕ್ರೋಚ್ ಮಾಡತಕ್ಕ ಜನರ ಬಗ್ಗೆ ಕ್ರೂರವಾದ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಲು ಸೂಕ್ತ ಕಾನೂನನ್ನು ರಚಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇಷ್ಟನ್ನು ಹೇಳಿ ಮುಂದೆ ಈ ಆಕ್ಟ್ ಜಾರಿಗೆ ಬಂದಮೇಲೆ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ರೂಲ್ಸನ್ನು ಫ್ರೇಂ ಮಾಡುವ ಅಗತ್ಯವಿರುವುದರಿಂದ ಉಳಿದ ವಿಚಾರವನ್ನು ಆಗ ಮಾತನಾಡಬಹುದೆಂದು ಭಾವಿಸಿ, ಈಗ ನನಗೆ ಇಷ್ಟು ಮಾತನಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕಲ್ಪಿಸಿಕೊಟ್ಟ ಅಧ್ಯಕ್ಷರಿಗೆ ನನ್ನ ವಂದನೆಗಳನ್ನರ್ಪಿಸಿ, ನಾನು ನನ್ನ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

† **Sri G. V. GOWDA** (Palya).—Mr. Speaker, Sir, the principles adumbrated in this Bill are welcome and, in my opinion, this is one of the good pieces of legislation that has to be kept in the Statute Book. It is said that in the old Mysore area, there was an Act called the Mysore Highways Act and because no rules have been framed since 1920, that particular Act has not been given effect to and the benefits that the Act could have conferred are not available there.

[MR. DEPUTY SPEAKER in the Chair.]

So far as the Bombay Highways Act of 1955 is concerned, it has been given effect to and I do not know to what extent it has conferred benefits in Bombay area. In the absence of similar legislations in Madras, Hyderabad and Coorg areas, practically I should say that no advantage or benefit could be derived in this regard. As you are aware, Sir,

(SRI G. V. GOWDA)

especially in rural parts along the highways, including some parts of highways, there have been encroachments and people are still in the habit of encroaching, temporary constructions are being put up and so many other things which are detriment to the interests are being committed. In order to avoid these malpractices, if I may be permitted to say, it is a welcome piece of legislation. In the absence of this kind of an enactment, it has become impossible for the authorities to avoid this ribbon development and it has become impossible for the preservation of highways in a manner that is conducive in a welfare State. It has become impossible even to remove any encroachment in respect of construction, maintenance and development of highways as such. So, such being the case, nobody should deny that this is a very good piece of legislation and it has to be implemented with all the enthusiasm to see that the intention that is adumbrated in this piece of legislation is translated into action. I may not be having any experience so far as other areas of our State are concerned. In my own area, a road which has been a highway that is managed and controlled by the P.W.D. from Moogur to Kollegal, has been encroached upon with the result that only 10 ft. width is left and it has become impossible for even the traffic to have easy transportation, and especially people, who are influencial, go to the extent of neglecting the public interest at large and take advantage by encroaching upon the road to facilitate to have their own ends achieved. There are instances where the roads have become narrow and it is dangerous and at any time it is likely that some calamity may happen. In order to see that such things will not happen and all encroachment would be removed, it is desirable to see that this Act is implemented very soon.

So far as the highway is concerned, it has been defined as road, way or land, in clause 3, and it is categorised into five ways. I do not know whether this highway which has been defined as such under clause 3 is to be controlled and managed by the Govrnment Public Works Department or not. The Hon'ble Minister in charge of the Bill has not made it specific whether all the roads that are declared to be highways have got to be managed and controlled by the Government. A distinction is sought to be made between a highway (special) and a State highway. When it is declared to be a State highway, naturally the highway roads have got to be given the same sort of facility and in my opinion no sort of distinction could be made in respect of State highways. Why should we call a certain road as a State highway (special) and a certain road as a State highway ? So, in order to attract uniform attention at the hands of the Government, it is better to have one State highway without any distinction as 'special' or 'ordinary.' Supposing the road from Bangalore to Mysore and Ooty is treated as an ordinary highway and the road from Bangalore to Davangere is treated as Highway (special), that may lead to some complication. The State highway means that there should be no distinction between one road and another

and it merits equal attention, equal performance at the hands of the Government. It is also stated as 'a major district road' and 'other district road.' Usually a road from a Taluk headquarters to a District headquarters, is called a District road. Even in such cases, there need not be any distinction between a major district road and a district road. Even that distinction should be removed. And, there is what is called a village road. If it is the intention of the Government to take all these roads as highways, to its control and management, it is very good and it will improve the conditions of roads to a substantial extent and thereby we must compliment the Government for taking up all these categories of roads to their control and management.

So far as power to highway authorities is concerned, no doubt, it may be necessary under certain circumstances. These powers should not be exercised by the highway authorities when it is detrimental to the interest of the State and that has got to be kept in mind while framing the rules. Necessary rules have got to be framed to see that there is some sort of check over the authority, who exercises these powers. Clause 21—Prevention of unauthorised occupation of highway - contemplates permission being given for any person, to place a temporary encroachment on any highway, etc., to put up a temporary tent, pandal, to deposit or cause to deposit building materials, to make a temporary excavation for carrying out any repairs or improvements, provided that no such permission shall be deemed to be valid beyond the period of one year. So, permission can be given to any person to do these acts along a highway for a period of one year. While giving that permission, it is said that permission will be given under rules as may be prescribed by the State Government and on payment of such rent and other charges as may be prescribed.

As a matter of fact, normally we should not allow such a thing to happen. In case it becomes indispensable to help a person, permission may be granted. Supposing a person is constructing a building near the highway and he wants to have materials collected alongside of the highway. In such circumstances, permission can be granted. Not to allow a person to instal temporary shop and hotel is a good thing. But when it becomes impracticable and it is not condusive for the maintenance and upkeep of the highway, when it becomes absolutely necessary, then only such permission may be given. According to clause 21, permission would be given by the High Way Authority.

3-00 P.M.

Sri VEERENDRA PATIL.—One year is the maximum period. It is left to the discretion of the Highway authority. It cannot be more than one year. It can be less.

Sri G. V. GOWDA.—My submission is no permission should be given as a matter of rule. It is only in exceptional cases.

Sri VEERENDRA PATIL.—That is why we make this provision. It is only a permissive provision. There is also clause 22, under which he can cancel such a permission issued if it is going to prove detrimental to the up-keep of the Highway.

Sri G. V. GOWDA.—So far as cancellation of permission is concerned Sir, it says:

> "(d) if the land on which such encroachment has been made is required for any public purpose or such encroachment is causing impediment or danger to traffic."

While giving permission, I presume that the Highway authority would have considered whether by giving such permission it would entail any encroachment or whether it would not affect any public purpose, or whether it would not cause an impediment or danger to traffic. He would have considered these aspects. When he has considered these aspects and come to the conclusion that this would happen, naturally he would not give permission. Therefore, the circumstance contemplated in (d) will not arise at all. Such being the case, I do not understand why this provision is retained.

Sri VEERENDRA PATIL.—What should happen if such a situation arises, after permission is given? Should there be no provision like that?

Mr. DEPUTY SPEAKER—This may happen in very rare cases.

Sri G. V. GOWDA.—Then I come to clause 23—prevention of encroachment. It is said that persons who encroach unauthorisedly, they have got to be evicted summarily. This is welcome. But sub-clause (2) provides for prosecution of the person concerned in addition to summary eviction. Supposing a person has already encroached and the Highway authority has given him notice and is evicted summarily. In my opinion, no prosecution need be taken against such persons. If he does not comply with the direction of the Highway authority, then only prosecution need be launched, not otherwise. Besides, there is already provision for prosecution in previous clauses. I therefore feel that this provision need not stand but may be deleted.

Then Sir, clause 26, says 'doing minimum damage in certain cases and compensation'. This envisages doing little damage by these officers. I do not know how this term LITTLE can be described or defined. I am of opinion that practically no damage should be done by any officer. He must be prudent and careful to see that no damage is done while entering upon the property or the land or when he does something in the interest of the Government.

Sri VEERENDRA PATIL.—If damage becomes unavoidable? That is why we say that minimum damage. Why should any officer do serious damage unless he has an ulterior motive?

Sri G. V. GOWDA.—Things are expected to be done in good faith. Why a specific provision? We cannot rule out the possibility that some officers may have even ulterior motive. If there is a provision permitting an officer to do a little damage, then it is likely to be abused. That is my apprehension.

Then I come to clause 28 (2) which deals with the amount of compensation for land acquired. What I say is, we have a Land Acquisition Act, which provides for all matters in respect of acquisition and passing of the award and allied matters. Are we competent to incorporate a schedule to amend that particular Act is the question that should be considered carefully and seriously. I do not know what the Law Department has advised. Can we amend the provisions of the Land Acquisition Act while making a legislation for State Highways. I am posing this question. It requires careful study and also advice by law experts, whether such a thing could be done.

Then there is clause 30, dealing with compensation for refusal of permission to build not to exceed difference between its value when it was refused and when it would have been granted. It is said that the compensation shall not exceed the difference between the value of the land as determined by sections 23 and 24 of the Land Acquisition Act, 1894, as amended by the schedule to this Act and the value which it would have had if the permission had been granted.

Supposing the value of that particular piece of land is Rs. 1,500 and supposing permission has been given to put up a building thereon, then the value would have been Rs. 2,000. So the difference is Rs. 500. According to clause 30 he should not be awarded more than Rs. 500. In my opinion it is very unreasonable so far as clause 30 is concerned; it works as a hardship. You are not paying even the market value of the land. So I request Government to reconsider this clause. I do not understand why such a clause has got to be incorporated here. You pay reasonable market value, reasonable compensation as contemplated under article 31.

clause 41 says:

> "Where any work which the Highway Authority is empowered to undertake by or under the provisions of this Act is undertaken, the officer authorsed by the State Government in this behalf shall give notice to the persons .. ...."

The benefit would arise only after the work is completed. The owner may not know or the person interested in the land may not know what is the benefit that he is going to derive by the Government taking up such work. This would arise after the Government does its part of the job. Government issue a notice saying that they are doing such and such work and it is likely to confer the benefit on you; that kind of notice may be issued. Actually the benefit is likely to be obtained only after the completion of the work. And the nature of the benefit the owner has derived and to what extent the benefit has been conferred upon him as a result of the work taken up, these are things that have got to be assessed only after the completion of the work and then only notice has got to be issued to the owner or the person interested in such land, who derives such benefit, directing him to pay betterment charges of the like contemplated here.

SRI VEERENDRA PATIL.—You please read clause 42 also.

Sri G. V. GOWDA.—Clause 42.

"...the officer authorised under Section 41 shall, after holding an inquiry in the prescribed manner and after hearing objection, if any, stated by the persons as required by notice under section 41, make an order. The order shall specify:
"(a) the lands benefited by the construction work";
(b) the increase in the value of such lands by the proposed construction......"

They have got a mode of enquiry and in the enquiry they will fix up the nature of the benefit and the extent of benefit, the increase in value, etc.

"Provided that no betterment charges shall be leviable in respect of any land:—
(i) which is unsuitable for development as a building site, or
(ii) which is situated beyond a distance of one furlong from the middle of the highway on either side."

A distance of one furlong means from the middle of the highway. Suppose the highway is 100 ft. in width; that is about 33 yards. $16\frac{1}{2}$ yards midway. One furlong from the middle of the highway, that is, 220 *plus* 16 yards=236 yards. The value of the land must have been increased for a length of 236 yards; is it practicable? In my opinion, it is not. If at all there is an increase in the value of the land, it is only in respect of the land adjacent to the highway, not interior.

Sri VEERENDRA PATIL.—If there is no increase in the value, he need not pay anything.

Sri G. V. GOWDA.—You say 'below one furlong, you cannot get exemption.' Suppose four acres are situated on the side of the highway and as a result of the work done, the value has increased. You cannot expect all the 20 acres adjaeent to that land is benefited by this work. Therefore, to put one furlong is unreasonable and it may work as a hardship to the persons who are owning lands by the side of the land adjacent to the highway.

Clause 53, relates to 'Consent of Highway Authority required to do certain acts on highway.' That is welcome.

"Notwithstanding anything contained in any other enactment for the time being in force but subject to the provisions of Section 72, no person other than the Highway Authority...shall construct..."

Clause 72 only speaks of framing of rules. I want the Minister to see whether it is 72 or 73. If it is 73, I have no objection.

Sri VEERENDRA PATIL.—Yes.

Sri G. V. GOWDA.—Under clause 63, 'village headman' is contemplated. We are aware that this village headman, Patel or Kulkarni is going to be removed and the panchayat will be entrusted with the village work. Such being the case, there is no need to include 'village headman.'

Clause 65 relates to 'summary eviction'.

"Any person wrongfully occupying any land,—
(a) which is a part of a highway,

(b) the occupation of which contravenes any of the provisions of this Act and the said provisions do not provide for the eviction of such person, shall be summarily evicted by the Deputy Commissioner in the prescribed manner..."

Under section 23, power is vested in the Highway Authority; why you give the same power to the Deputy. Commissioner. Under section 23, the Highway Authority evicts a person summarily. Under 65 (b), you want Deputy Commissioner to evict him summarily.

So far as the Schedule is concerned,

"2. Amendment of section 24 of Act I of 1894.—For section 24 of the Land Acquisition Act, 1894, the following shall be substituted, namely:—

"24. Matters to be neglected in determining compensation.- But the Court shall not take into consideration the following matters;—

(9) any increase in the value of the land by reason of the use thereof or any premises thereon in a manner which could be restrained by any court or is contrary to law or is detrimental to the health of the inmates fo the premises or to the public health."

Suppose by reason of these things, the person who owns the land is put to disadvantageous position. Should you not take that into consideration whille fixing the compensation? The overall picture is good except the minor changes that have got to be made by the Minister. I welcome this as a perfect measure and I hope that it is adopted and implemented as early as possible.

† ಶ್ರೀ ಶರಣಪ್ಪ (ದೇವದುರ್ಗ).—ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಈ ಮಸೂದೆಯನ್ನು ನಾನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಸ್ವಾಗತಿಸುತ್ತೇನೆ. ಈ ಮಸೂದೆ ಮಂಡಿಸಿರುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರಿಗೆ ಅಭಿನಂದನೆ ಅರ್ಪಿಸುತ್ತೇನೆ. ಈ ಮಸೂದೆ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದೆರಡು ಸಲಹೆ ಕೊಡಲು ಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ರಚನೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಒಂದು ಸರಿಯಾದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇದುವರೆಗೆ ಇಂಥ ಕಾನೂನು ಇಲ್ಲದೇ ಇರುವುದರಿಂದ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಮಾಡಲು ಅನೇಕ ಅಡ್ಡಿ, ಆತಂಕಗಳು ಬರುವುದು ಸ್ವಾಭಾವಿಕ. ಇಂಥ ಕಾನೂನು ಇರುವುದು ಅಗತ್ಯವಿದೆ.

ಇನ್ನು ಕ್ಲಾಜ್ 63ರಲ್ಲಿ ಡ್ಯೂಟೀಸ್ ಆಫ್ ವಿಲೇಜ್ ಅಫಿಷಿಯಲ್ಸ್ ಹೇಳಿದೆ. ಆದರೆ ಈಗ ಇರತಕ್ಕ ಪ್ರಜಾಪ್ರಭುತ್ವದಲ್ಲಿ ಪಂಚಾಯತಿ ರಾಜ್ಯ ಸ್ಥಾಪನೆ ಮಾಡಿದ ಮೇಲೆ ಪಂಚಾಯತಿಗಳಿಗೆ, ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿಗಳಿಗೆ ವರದಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಈ ಕ್ಲಾಜಿನಲ್ಲಿ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟರೆ ಒಳ್ಳೆಯದು ಎಂದು ನಾನು ಭಾವಿಸುತ್ತೇನೆ. ಒಂದು ವೇಳೆ ಗ್ರಾಮಸ್ಥರು ವರದಿ ಮಾಡದೇ ಹೋದರೆ ಪಂಚಾಯತಿಗಳ ಕರ್ತವ್ಯ ಏನು ಎಂಬುದನ್ನು ಇದರಲ್ಲಿ ತೋರಿಸಿಲ್ಲ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರುತ್ತೇನೆ. ಈ ಕಾಯಿದೆಯಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮಪಂಚಾಯತಿಗಳಿಗೆ, ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿಗಳಿಗೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಅಧಿಕಾರ ಕೊಟ್ಟರೆ ರಸ್ತೆ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳತಕ್ಕಂಥ ಕಾರ್ಯ ಒಳ್ಳೇ ರೀತಿಯಿಂದ ಆಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ನನ್ನ ಭಾವನೆ. ಈ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಇಂಥ ಮಸೂದೆ ಸಭೆಯ ಮುಂದೆ ತಂದಿರುವುದು ಒಳ್ಳೆಯದು. ಇಂಥ ಕಾನೂನು ಪಾಸ್ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ದೇಶ ಕಟ್ಟಲು ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಮಸೂದೆಯನ್ನು ನಾನು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಸಮರ್ಥನೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆಂದು ಹೇಳಿ ನಾನು ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

†ಶ್ರೀ ಕೆ. ದೇವಯ್ಯ (ಮಲ್ಲೇಶ್ವರ).—ಸ್ವಾಮಿ, ಈ ಮೈಸೂರು ಹೈವೇಸ್ ಬಿಲ್ಲನ್ನು ನಾನು ಸ್ವಾಗತಿಸುತ್ತೇನೆ. ಈ ಮಸೂದೆ ಬಹಳ ಅಗತ್ಯವಾಗಿದೆ. ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ರಚನೆಯಿಂದ ವ್ಯಾಪಾರೋದ್ಯಮಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಅಗಲವಾದ ಹೆದ್ದಾರಿ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್ಸ್ ಆಗುವುದನ್ನು ತಡೆಗಟ್ಟಲು ಅನುಕೂಲವಾಗುವುದು. ವಾಹನಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅಗಲವಾದ ರಸ್ತೆಗಳಿರುವುದು ಬಹಳ ಅಗತ್ಯ. ಈ ಮಸೂದೆ ಮಂಡಿಸಿರುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಪಿ. ಡಬ್ಲ್ಯು. ಡಿ. ಮಂತ್ರಿಗಳಿಗೆ ಧನ್ಯವಾದ ಅರ್ಪಿಸುತ್ತೇನೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದೆರಡು ವಿಚಾರ ತಿಳಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಇಂದಿನ ಪ್ರಜಾಪ್ರಭುತ್ವದಲ್ಲಿ ಕೂಡ ಮುಖ ನೋಡಿ ಮಣೆ ಇಡುವ ಪದ್ಧತಿ ಇದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಮೆಜೆಸ್ಟಿಕ್‌ನಿಂದ ಶೇಷಾದ್ರಿಪುರಂ ಕಡೆ ಹೋಗುವ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ರೈಲ್ವೆ ಮತ್ತು ಕಾರ್ಪೋರೇಷನ್‌ನವರು ಕೂಡಿ ಒಂದು ಅಂಡರ್-ಬ್ರಿಡ್ಜ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಒಂದು ಹೈವೇ ಆಗಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ತಪ್ಪಾಗಲಾರದು. ಇಲ್ಲಿ ಒಂದು ಕಡೆಯಿಂದ ಇನ್ನೊಂದು ಕಡೆ ಹೋಗಲು ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಾಗಿದೆ. ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಈ ಬ್ರಿಡ್ಜ್ ಕಟ್ಟದೇ ಇರುವುದರಿಂದ ಜನ ಮತ್ತು ವಾಹನ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಬಹಳ ಅನಾನುಕೂಲವಾಗಿದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಹೆದ್ದಾರಿ ರಚನೆ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಬಿಗಿಯಾದ ಆಥಾರಿಟಿ ಇರತಕ್ಕದ್ದು ಅಗತ್ಯ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ರಸ್ತೆಗಳು ಅಗಲವಾಗಿ ಇರಬೇಕು. ರಸ್ತೆ ಅಗಲವಾಗಿದ್ದರೆ ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಅನುಕೂಲ. ಇದಕ್ಕೆ ಗಮನ ಕೊಡಬೇಕಾದುದು ಮುಖ್ಯ. ಬೆಂಗಳೂರು–ಬಳ್ಳಾರಿ ರೋಡಿನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಅಂಡರ್–ಬ್ರಿಡ್ಜ್ ಕನ್‌ಸ್ಟ್ರಕ್ಟ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸ್ಯಾಂಕ್ಷನ್ ಆಗಿದೆ. ಆದರೆ ಯಾವುದೋ ಒಂದು ಪ್ರಭಾವಕ್ಕೆ ಒಳಗಾಗಿ ಈ ಕೆಲಸ ತಡೆಗಟ್ಟಲಾಗಿದೆ. ಇದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಈ ಬ್ರಿಡ್ಜ್ ಆಗಬೇಕಾದುದು ಬಹಳ ಅಗತ್ಯವಾಗಿದೆ. ಇಂಥ ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಯಾರ ಪ್ರಭಾವಕ್ಕೂ ಒಳಗಾಗಬಾರದು. ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಗಲ ಮಾಡಿ ಅವಶ್ಯವಿರುವಲ್ಲಿ ಅಂಡರ್–ಬ್ರಿಡ್ಜ್, ಓವರ್-ಬ್ರಿಡ್ಜ್ ಕಟ್ಟಿಸಿ ವಾಹನಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡುವುದು ಬಹು ಅಗತ್ಯವಾಗಿದೆ. ಈ ರೀತಿ ಮಾಡಿದರೆ ಅನೇಕ ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್ ಆಗುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಅದರಂತೆ ಘಾಟ್ ರಸ್ತೆ ರಚನೆ ಮಾಡುವಾಗ್ಗೆ ಸಹ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಿ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಅಗಲ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ದುರ್ಘಟನೆಗಳಾಗುವುದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ. ದೇಶದ ಹಿತದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಜನತೆಯ ಕ್ಷೇಮಕ್ಕಾಗಿ ಯಾರ ಪ್ರಭಾವಕ್ಕೂ ಒಳಗಾಗದೆ, ಈ ಕೆಲಸ ಕಾರ್ಯಗಳನ್ನು ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

ಇನ್ನು ಒಂದು ವಿಚಾರ: ನಮ್ಮ ಸ್ನೇಹಿತರು ಹೈವೇ ರಸ್ತೆಯ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು ಒಂದು ಫರ್ಲಾಂಗ್ ದೂರದವರೆಗೂ ಬೆಲೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಬೆಂಗಳೂರಿನಂತಹ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಅಕ್ಕ ಪಕ್ಕದ ಜಮೀನುಗಳು ಉಪನಗರಗಳಾಗುತ್ತವೆ. ಅದರಿಂದ ಬೆಲೆ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತದೆ—220 ಅಡಿ ಇದ್ದರೂ ತಪ್ಪಾಗಲಾರದು, ಪಟ್ಟಣಗಳ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿರುವ ಜಮೀನುಗಳಿಗೆ ಬೆಲೆ ಬರುತ್ತದೆ. ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಒಳ್ಳೆಯ ಮಸೂದೆಯನ್ನು ತಂದಿದ್ದೀರಿ. ಇದನ್ನು ಸ್ವಾಗತಿಸುತ್ತಾ ಒಂದೆರಡು ಮಾತುಗಳನ್ನಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟದ್ದಕ್ಕಾಗಿ ಅಧ್ಯಕ್ಷರನ್ನು ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

3-30 P.M.

[MR. SPEAKER in the Chair.]

† Sri ANNA RAO GANAMUKHI (Afzalpur).—Sir, I welcome this measure which highlights the urgency of traffic problems. In our State, we know that although there was a law of this kind, it was not in operation because no need was felt to frame the rules under the Highways Act.

I have some misgivings on some of the principles underlying this Bill which needs rethinking on the part of Government. Clause 3, which contains the classification is full of all types of roads, the National Highway, the Special State Highway, the ordinary State Highway, Major District Roads and other District Roads. I think this numerous classification may lead to some confusion. There should be only two categories, the National Highway and the State Highway.

SRI VEERENDRA PATIL.—Such classifications are necessary for determining contour line and building line.

SRI ANNA RAO GANAMUKHI.—The categorisation could be made while framing rules. In our country, we know that land is scarce. Its economic use is therefore imperative. If we declare a highway and then begin demarcating highway boundary, building lines, etc. I think we will be wasting available agricultural land, which in turn will affect production.

In declaring highways or in demarcating them, I think it is necessary that some principles should be enunciated in the Bill. Afterwards vested interests or persons having an interest in lands to be affected should not come and worry the Government. The State Government may take into consideration such factors like existence of commercial centres or markets or proliferation of traffic, in the matter of deciding highways. But some principles ought to be mentioned in the Bill.

I think this Bill is much ahead of the times. Do we have sufficient number of road mileage in our State in justification of a measure of this kind? Have the other States such a measure in the statute book? Would this enactment bring us more road mileage? These are some of the issues that arise in my mind. From the comparative figures I find West Bengal has 63·6 miles of road per 100 square miles, Bihar 48·9, Delhi 55·8, U. P. 29·7 and Mysore 23·3, standing seventh in the All-India order. If this is the condition of road mileage in our State. I do not know how many provisions of this Bill would apply to us. Where road mileage is high, commercial centres, building lines and other things follow. Otherwise we will only be utilising useful land, which would help us in food production. Therefore the State Government should enunciate some principles on which roads would be declared as highways. If we have only a meagre road mileage in our State, the application of this Bill may not be very much necessary in the near future. Of course, as time passes and development takes place, we may need the provisions but we have to look into the facts before we declare a road as a highway or a special highway or a district road.

I come to clause 11 about building construction, etc. Burial grounds and cremation grounds are exception. I would like to put one question. If there are some buildings of historical importance, if there are some buildings which have architectural value, are you going to pull them down? Will you do that when such buildings come only by the side of the road and which are within the building line?

SRI VEERENDRA PATIL.—If does not apply to the existing buildings and the buildings which are now under construction.

SRI ANNA RAO GANAMUKHI.—Here I must remove one misconception. What are the roads where this principle can be applied? One district is connected with another district and there are so many highways and if you live along these roads, this Bill will become infructuous.

Mr. SPEAKER.—Is the Hon'ble Member talking of the roads or buildings ?

Sri ANNA RAO GANAMUKHI.—It stretches to a distance of one furlong.

Mr. SPEKER.—On either side, the development is to be prevented by prohibiting construction hereafter. With the argument of the member the percentage will go up. It is a protection for the future. Otherwise, they will go on constructing now and hereafter.

Sri ANNA RAO GANAMUKHI.—It means that. I am not sure whether this also would be correct, because if a road is highly congested, accidents may happen too often. In such cases what should be done ?

Sri VEERENDRA PATIL.—Such buildings will be acquired by paying compensation.

Sri ANNA RAO GANAMUKHI.—Clause 20 says:

> "All lands forming part of the highway which do not already vest in the State Government shall, for the purpose of this Chapter, be deemed to be the property of the State Government."

Unless the land is acquired, it does not automatically vest with the Government. It means appropriation of private property. Hew can it be ? I think, *prima facie* that will happen.

Sri VEERENDRA PATIL.—When we decide to form a road, first we decide about the alignment and when we decide about the alignment it cannot be done in six months or one year. Naturally, it takes some time to construct the entire road. The moment the person comes to know the alignment as such and that the road is going to be constructed, he will go on constructing some buildings and ask us to pay compensation. To avoid and prevent such development, this provision is necessary.

Sri ANNA RAO GANAMUKHI.—It means he is deprived of his right.

Mr. SPEAKER.—When it becomes a part of the road, which means if that is going to be widened, no orders will be passed. When a full road comes there, it shall vest.

Sri ANNA RAO GANAMUKHI.—If it vests with the Government, will it not be an encroachment to private right ?

Mr. SPEAKER.—After vesting, it becomes a part of the road, and then it is vested. The other thing is preliminary.

Sri ANNA RAO GANAMUKHI.—Our experience is, even for a small patch of land, the owners prevent. Therefore, if you say that it vests with the Government...........

Mr. SPEAKER.—When does it vest ?

Sri ANNA RAO GANAMUKHI.—Immediately. The clause says :

> "All lands forming part of the highway which do not already vest in the Statement shall, for the purpose of......"

Mr. SPEAKER.—Where is the word 'immediately' there ?

Sri ANNA RAO GANAMUKHI.—After the passing of the Act if the road alignment is already there.

Mr. SPEAKER.—'Immediately', is operative also after the passing of the Act, not before. The distinction, cannot be raised'

Sri ANNA RAO GANAMUKHI.—After passing of the Act if such roads come into the purview of this section, again it will be an appropriation of private property. Whether it is constitutional or not may be considered.

I come to clause 41, about betterment levy, which says:

> "Where any work which the highway Authority is empowered to undertake by or under the provisions of this Act is undertaken, the officer authorised by the State Government in this behalf shall give notice........"

And clause 42, says:

> "That no betterment charges shall be leviable in respect of any land :—
>
> (i) which is unsuitable for development as a buildidg site, or
>
> (ii) which is situated beyond a distance of one furlong from the middle of the highway on either side."

Here, I do not think, even under the National Highway Act, passed by the Central Government, no violation will take place in the case of District Highways or District Roads than what takes place in the case of National Highways. In that Act, there is no betterment levy provision, so far as I could see. I think, you may verify.

† Sri VEERENRDA PATIL.—Recently, this House has passed a resolution, and it appears the Central Government are awaiting such resolutions from other State Governments. And the Bill regarding prevention of ribbon development and levy of betterment charges is ready with the Central Government.

Sri ANNA RAO GANAMUKHI.—Because there is no provision in the National Highway Act, I do not think it is so necessary to have this betterment levy clause. On Railway lines for every 3 to 4 miles we have a small Railway Station. For that also, the land value is appreciated. But, they have not imposed any betterment levy. On that analogy, I should say, that this betterment levy is a little harsh on the people. When the Central Government itself has not undertaken such a step to incorporate such provisions either in the National Highway Act or Railway Act, would it be essential to incorporate this provision in this Bill? This may be reconsidered. Is it desirable to have a distance of one furlong? I may mention that land is scarce in our country. Should we stretch ourselves because we are deluding our agricultural land for so many purposes, industrial purposes and residential purposes? For labour colonies, the land has to be diverted and for municipal purposes, the land has to be extended.

Mr. SPEAKER.—No betterment value shall be levied beyond one furlong.

Sri ANNA RAO GANAMUKHI.—I am mentioning this because this cannot be used without the permission of the highway authority. According to this Bill, this vests with the State Government.

Mr. SPEAKER.—This clase only deals with betterment levy.

Sri ANNARAO GANAMUKHI.—Clause 42, proviso says:

"Provided that no betterment charges shall be leviable in respect of any land :—

...(2) which is situated beyond a distance of one furlong from the middle of the highway on either side."

Even if you stretch your jurisdiction to that one furlong for levying betterment charges...

Sri VEERENDRA PATIL.—Control of land has to be taken.

Mr. SPEAKER.—If this limit of one furlong is not put there, any person can take it up to any length; therefore, it is mentioned.

Sri ANNARAO GANAMUKHI.—What I am saying is, you limit yourself to a lesser distance. One furlong may be a little too much. That is my intention.

Then clause 58, causinge damage to highways. It says:

"whoever in contravention of sub-section (1) of section 54 wilfully causes or allows any vehicle or animal in this charge to cause any damage to any highway, shall, on conviction..."

How can any animal cause any damage to a highway? Vehicle may cause I can understand. But an animal cannot cause any harm.

Mr. SPEAKER.—If there is a lamp-post and the animal goes and dashes against it?

Sri ANNARAO GANAMUKHI.—In the middle of the road there cannot be any lamp-post. There may be a milestone.

Sri VEERENDRA PATIL.—In the highways we have circles and squares.

Sri ANNARAO GANAMUKHI.—Clause 61. Under this clause, the State Government has taken the revisional powers. I do not know whether the Government thinks it necessary. Ordinarily, this power of revision should not be with the State Government because in many of the Acts—the Revenue Appellate Tribunal, and other tribunals we have divested the State Government of the powers of revision and vested in the judicial or quasi-judicial bodies. I think even in this case, it is better to provide some other remedy and constitute some other authority instead of vesting in the State Government.

Lastly Sir, I may say that while declaring the roads as highways, it is highly necessary that some principle should be laid down, so that the State Government may be enabled to take over such of the roads which fulfil the tests laid down under the law. Without laying down any test, if we grant the power to the State Government then influences may be brought upon the State Government not to declare any road because some land is affected. These things are likely to happen.

So, while I welcome the Bill, at the same time, I would invite the attention of the Government to do some rethinking on some of the provisions if they like.

† ಶ್ರೀ ಗೋಪಾಲ ಶಾರೆನ್ನ.—ಸ್ವಾಮಿ, ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಬಂದಿರುವ ಈ ಮಸೂದೆ ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿದೆ ಮತ್ತು ನಿಜವಾಗಿಯೂ ನಮ್ಮಲ್ಲಿರುವ ಕೆಲವು ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಇಂತಹ ಒಂದು ಮಸೂದೆ ಇರಲಿಲ್ಲ. ಆದುದರಿಂದ ಒಂದು ಸಮಗ್ರವಾದ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ಎಂದು ಮಾಡುವುದರಿಂದ ರಾಷ್ಟ್ರದಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಒಂದು ವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮುಂದುವರಿಯುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶವಾಗಿದೆ. ಸರ್ವೇಸಾಧಾರಣವಾಗಿ ಮಲೆನಾಡು ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಬಾಧಕವಾಗದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಣೆಗಳನ್ನು ಮುಂದುವರಿಸಿಕೊಂಡು ಬರುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಪಿ.ಡಬ್ಲ್ಯು.ಡಿ. ಸಚಿವರನ್ನು ಇಂತಹ ಮಸೂದೆ ತಂದುದಕ್ಕಾಗಿ ನಾವು ವಿರೋಧ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿದ್ದರೂ ಇದನ್ನು ಸ್ವಾಗತಿಸುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಇದರ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಈಗಾಗಲೇ ಕೆಲವರು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅದೂ ಅಲ್ಲದೆ ನ್ಯಾಯವಾಗಿ ಜನರ ಹಿತಕ್ಕಾಗಿ ಮಾಡುವಂತಹ ಕಾನೂನುಗಳಿಗೆ ನಮ್ಮ ಸ್ವಾಗತ ಇದ್ದೇ ಇರುತ್ತದೆ. ಜನರಿಗೆ ಅಹಿತವಾಗುವಂತಹ ಮಸೂದೆಗಳು ಬಂದಾಗ ಮಾತ್ರ ವಿರೋಧಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಈ ಮಸೂದೆಯನ್ನು ನಾನು ಹೃತ್ಪೂರ್ವಕವಾಗಿ ಸ್ವಾಗತಿಸುತ್ತೇನೆ. ಅಲ್ಪ ಸ್ವಲ್ಪ ಚಿಲ್ಲರೆ ತಿದ್ದುಪಡಿಗಳು ಮತ್ತು ಅಗತ್ಯವಾದ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿರುವುದನ್ನು ಸರಕಾರ ಗಮನದಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ಏನಾದರೂ ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿದ್ದರೆ ಸೇರಿಸಿ ಸರಿಪಡಿಸಬಹುದು. ಇದರ ವಿಚಾರ ಹೇಳುವಾಗ 1960-61ನೇ ಇಸವಿಯಲ್ಲಿ ಸರಕಾರದಲ್ಲಿ ಹಿಂದೆ ಇದ್ದ ಪಿ. ಡಬ್ಲ್ಯು. ಡಿ. ಮಂತ್ರಿಗಳು ಸಂಗಂ ಎಂಬಲ್ಲಿ ಬಂದು, ಒಂದು ರಸ್ತೆಯನ್ನು ಇನ್‌ಅಗರೇಟು ಮಾಡಿ ಕಲ್ಲಿನ ಸ್ಲಾಬುಗಳು ಹಾಕಿರುವುದು ಎಂದರೆ "Inaugurated by Hon'ble Minister, etc., ಎಂದು ಹಾಕಿದ್ದರೂ ಇಲ್ಲಿ ಅಪ್ರೋಚ್ ರೋಡು ಮಾಡಿ ಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡಲು ಇನ್ನೂ ಅವಕಾಶವಾಗಲಿಲ್ಲ. ಇದನ್ನು ಪ್ಲಾನು ಪ್ರಕಾರ ಮಾಡಿದ್ದರೂ, ಇನ್ನೂ ಇದರ ಕಾರ್ಯವಾಗದೆ ಇನ್ನೂ ಹಾಗೇ ನಿಂತಿದೆ.

ಈ ಹೈವೇಗಳನ್ನು ರಚನೆಮಾಡುತ್ತೀರಿ. ಮಾಡುವಾಗ ಒಂದು ಕಡೆಯಲ್ಲಿ ಒಂದು ಯೂನಿಫಾರ್ಮಿಟಿಯನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುತ್ತೀರ? ಒಂದು ಕಡೆಯಲ್ಲಿ 120 ಅಡಿ ಇರಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದರೆ, ಯಾರಾದರೂ ಒಬ್ಬ ಪ್ರೈವೇಟಾಗಿ 80ಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬನ್ನಿ ಅಂತ ಹೇಳಿದರೆ ಅದು 80 ಅಡಿಗೆ ಬರುವುದೂ ಉಂಟು. ಈ ಮಸೂದೆ ಆದಮೇಲೆ ಸರಕಾರ ಯಾರ ಪ್ರಭಾವಕ್ಕೂ ಒಳಗಾಗದೆ ಇದು ನಾಳೆ ಬದಲಾವಣೆಯಾಗದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು ಎಂದು ಸರಕಾರದ ಮುಂದೆ ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಕಾಯಿದೆ ಏನೋ ಚೆನ್ನಾಗಿದೆ, ಆದರೆ ಅದರಂತೆ ನಡೆಯಬೇಕು.

4-00 P.M.

ಇನ್ನು ಕ್ಲಾಸಿಫಿಕೇಷನ್ ಆಫ್ ರೋಡ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಮೂರು ಕ್ಲಾಸು ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ. ಇದರಲ್ಲಿ ಒಂದು ವಿಚಾರ ಹೇಳಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಮಲೆನಾಡಿನಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಸಾರಿಗೆ ಬಹಳ ಕಡಿಮೆ ಇದೆ. ಅಲ್ಲಿ ಇವತ್ತಿಗೂ ನೋಡಿದರೆ ಫಾರೆಸ್ಟ್ ಇನ್‌ಕಂ ಬಹಳವಿದೆ. ಅಲ್ಲಿಗೆ ಬೇಕಾದ ರಸ್ತೆಗಳಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಾಗಿ ಗಿರಿಜನರೇ ಇದ್ದಾರೆ. ಈ ರೀತಿಯಾಗಿ ಬಡವರೇ ಅಲ್ಲಿರುತ್ತಾರೆ. ಅಲ್ಲಿಗೆ ಒಂದು ಅಂಬುಲೆನ್ಸನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಿ ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಯಾವ ಅವಕಾಶವೂ ಇಲ್ಲ. ಇಂಥ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಅಲ್ಲಿರುವುದರಿಂದ ಕಾಡು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನೂ ಮತ್ತು ಮಲೆನಾಡು ರಸ್ತೆಗಳನ್ನೂ ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾದ ಹೆಡ್ಡಿಂಗು ಕೊಟ್ಟು ಈ ಕ್ಲಾಸಿಫಿಕೇಷನ್ನಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ಸೇರಿಸಬೇಕು. ಮಲೆನಾಡಿನಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆಸಾರಿಗೆ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯಾಗಬೇಕು. ಉತ್ಪತ್ತಿ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಕೂಡ ಮಲೆನಾಡಿನಿಂದ ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಟಿಂಬರ್ ಸಿಗುವುದರಿಂದ ಸರಕಾರಕ್ಕೆ ಆ ಪ್ರದೇಶದಿಂದ ಹೆಚ್ಚಾದ ಫಾಯಿದೆ ಇದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಎಸ್ಟೇಟುಗಳಿಗೆ ಮತ್ತು ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಫಾರೆಸ್ಟುಗಳಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವಂಥ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮಾಡಲು ಇದರಲ್ಲಿಯೆ ಅವುಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಂತೆ ಒಂದು ಕ್ಲಾಸ್ ಆಫ್ ರೋಡ್ಸ್ ಇಟ್ಟು ಸೇರಿಸಬೇಕು. ಸರಕಾರವೇ ಅದರ ಆಡಳಿತವನ್ನು ನಡೆಸಿಕೊಂಡು ಬರುವುದು ಉತ್ತಮ. ಮಲೆನಾಡು ಏರಿಯಾಗಳಲ್ಲಿ ಮಳೆ ಜಾಸ್ತಿ ಇರುವುದರಿಂದ ಇವತ್ತು ಕಟ್ಟಿದ ರಸ್ತೆ ನಾಳೆ ಉಳಿಯುವುದಿಲ್ಲ. ಇಂಥ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಅಲ್ಲಿರುವುದರಿಂದ ಮಲೆನಾಡು ರಸ್ತೆಯ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ಸರಕಾರವೇ ವಹಿಸಿಕೊಳ್ಳಬೇಕು. ಸಣ್ಣ ಸಣ್ಣ ಪಂಚಾಯಿತಿಗಳಿಗೆ, ತಾಲ್ಲೂಕು ಬೋರ್ಡುಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರಚಿಸಿ ಕೊಟ್ಟರೆ ಅವುಗಳನ್ನು ಭದ್ರವಾದ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ ಇಡಲು ಅವಕ್ಕೆ ಶಕ್ತಿ ಇಲ್ಲ. ಆದರಿಂದ ಈ ಕ್ಲಾಸ್ ಆಫ್ ರೋಡ್ಸನ್ನು ಸರಕಾರವೇ ವಹಿಸಿಕೊಂಡು, ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಸೂಚಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಈ ಮಸೂದೆಯನ್ನು ಈ ಕೆಲವು ಸೂಚನೆಗಳೊಂದಿಗೆ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಸ್ವಾಗತಿಸುತ್ತೇನೆ ಮತ್ತು ಅದನ್ನು ಯೋಗ್ಯ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಆದಷ್ಟು ಬೇಗನೆ ಕಾರ್ಯಗತಗೊಳಿಸುವಂತೆ ಪ್ರಯತ್ನಿಸಲಿ ಎಂದು ಹಾರೈಸುತ್ತೇನೆ.

Sri V. S. PATIL (Belgaum-I).—This Bill was really overdue and I was expecting that such a Bill would be brought before this House in order to vest some powers with the Government for the development of roads in our State. Before I comment upon the various provisions of the Bill, I should like to bring to the notice of the Minister that by the side of the roads already existing, both national highways as well as State highways, district roads, town roads and all other roads which are the public property, from ancient times trees have been planted. These trees were of various kinds. There were some fruit trees. The trees not only gave a beautiful view but also they gave shade to the travellers. But now since we achieved our independence, the public property has in fact become the property of all and anybody and everybody who desires to have any use of these trees is making free use of them and practically, all trees are now on the way to extinction. I do not know since our independence why the protection of these trees has been neglected by Government. Practically, all those trees have been removed ; only stumps are remaining in some places and in other places, even the stumps have been removed. I do not understand why the Government officers are neglecting to protect the public property that is already in existence. By this Bill we are giving powers to the Government to protect all these trees because within the defininition of 'highway' trees also have been included. So we expect that the trees that may be planted in future may be protected, but what about the existing trees ? I should like to request the Minister in charge of the Bill to see that these old trees that were there for such a long time, that have served the travellers for such a long time, should not be allowed to be removed by anybody and the impression of the people residing in adjoining areas that, since independence they have become the owners of the trees and they can use them anyway they like that impression must be removed.

Referring to the present Bill, I should like to refer to the Statement of Objects and Reasons. According to this Statement, there are two Acts here in the present Mysore State ; that is the Mysore Highways Act (Act No. IV of 1920) and the Bombay Highways Act of 1955. These Acts are applicable in the different areas but even though the Mysore Act was passed in 1920, the Statement says that the Act has not yet been brought into force. I do not understand the meaning of this. Though an Act has been passed more than 40 years before, it has not at all been brought into force. Why ? If that was not brought into force, it means that there was no necessity of such an Act, or that Government is negligent in implementing the Acts that have been passed by this Legislature. One of the two things we have to infer. There is no third meaning at all. I should like to know from the Minister as to why the Act has not been implemented even though more than 40 years have elapsed, since the passing of the law. Secondly, the Bombay Highways Act of 1955, was made applicable to our area and the idea appears to be covered by Chapter VI, both of the Bombay Government as well as of our present Government. We know that all these road are being constructed by raising loans not only in this country but even

from outside. We are trying to connect our villages with the urban area by having these roads, but due to paucity of funds in our pockets or in the treasury we are begging for loans even from outside and when we take those loans from outside or within this country, we have to repay them. Loan is not a grant or baksheez. We have to repay that loan with interest and that is why the idea of introducing Chapter VI of betterment was there. This Act of 1955 was in force in the Bombay area. I do not know whether a single pie has been recovered from anybody as a betterment levy for the last eight years in that area.

†SRI VEERENDRA PATIL.—Yesterday, probably, my hon'ble friend was not present. I made it clear that this Bombay Act is not in force in Bombay Karnatak area. There is some printing mistake. It is not in force in Bombay area.

SRI V. S. PATIL.—Then, what is the purpose for which the Act was passed ? Did this Government make an enquiry with the Bombay Government whether they have recovered anything by way of betterment charges in their State at least ? Let us have some knowledge about the working of this betterment levy. I am pressing this because we have passed the betterment levy for irrigation in 1957, but as yet nothing has been done ; not even a pie has been recovered and not even a gunta has been exchanged for the levy. Sir, we spend the time of the legislature at the cost of the tax-payer and pass the Acts but they are not enforced. When this is the state of affairs, why should Government come forward with legislations which they are not able to implement ? That is the point to be considered. That is why I say that the Minister must see that the provisions of this Bill must be brought into force without any sort of hindrance or any sort of interference by their party men. Because the provisions are very dangerous and the party influence is always to hamper the work of the Government, I am saying this. That will have to be avoided.

Regarding the Preamble, I should like to know the intention of making this law. The intention is not clear from the preamble. According to me, the intention as enunciated by some of the leaders of the country is that we have to connect the rural area with the urban area. We must have a road to every village to connect it to the towns and the district places or cities. For the development of the country, we must have good roads. Good roads do not mean only if they appear to be good but they are used in a good condition. You might be knowing, Sir, that in England and America they are constructing big roads with a view that the minimum time is spent for going from one place to another. There are restrictions for using these big roads for motor vehicles that no man can drive his car at a speed less than 50 or 60 miles an hour. Here, we cannot drive a car for more than 30 or 35 miles. We have put a limit to curtail the speed whereas in the developed countries, they have limited the speed far more than our impression. So, I suggest that when we are developing the country, we must see that people move very swiftly from one place to another and that too, with safety. That is the main intention when we give powers to the Government and not to

(SRI V. S. PATIL)

put up boards 'Halt and Go' or 'speed not to exceed 30 miles'. In order to remove slums that are going on in every town and city, we must have these roads as also for quick transport. These are most important to avoid slums. So, road development is most important and it must be done as one of the most essential things of our country. So, in clause 2, some of the definitions in the Bombay Act have been deleted; I do not know why. For example, here the definition of control line is given. But, what is meant by building line, road boundary is not specified anywhere. It is kept vague and any matter which is kept vague will be a hot bed for the executors of this Bill. If there is a clear cut definitions here, then alone the provisions of the Bill can be implemented in an easy way. Definitions of the control line, building line and the road boundary must be there. I do not know why they are not included and only power is taken by Government under clause 7. Even though this power is given to Government, I am afraid, the Government officer will not be able to have a uniform system throughout the State. Not only that, even for a single road, there will be diverse meanings and differences between these three lines. It will depend upon the person whose land is being taken and whether he has any influence, whether he is a man of money or whether he has got some hold on the Government. So, the very purpose for which we are trying to have this development, will be frustrated. I therefore suggest that these three things must be clearly defined here in order to strengthen the hands of the officers concerned when they prepare this scheme for the development of these roads. We know the interference or the influence that comes in the way of deciding these factors and they will be so great that it would be impossible even for our Hon'ble Minister to do a uniform thing. Sir, I had some casual talk with one of our Hon'ble Ministers. I asked as to why he should yield to Hon'ble Members when their demands were unreasonable. The reply was: "They are our masters; if they are displeased, I cannot sit in the front side of the Treasury Benches."

MR. M. V. RAMA RAO (Minister for Law).—Why not?

SRI V. S. PATIL.—That was the impression of one of your colleagues. So, Sir, nothing should be left for discretion. Everything must be clear in the Bill itself. When we are giving this discretionary power of deciding the highway, discretion about the building line and the control line, to the officers or Government, then certainly, there will not be any uniformity and the very purpose for which this Act is being passed would be frustrated. That is why I suggest to Government to make these things clear cut and specific so that the work would be smooth when it is executed by the officers.

I should like to refer to clause 19 — Taking possession of land. According to this provision, the possession can be taken even without hearing objections. Supposing the officer prepares a road which goes through my field. The adjoining field belongs to a person who is a Congressman and a very strong person. If the road is to go straight,

it would go through the other field and not my field but the officer may avoid the field because the owner is a weighty man with influence. There may be a diversion and a curve. In that case I would like to object and I should be heard in all fairness. But there is no provision for such a hearing and there is no question of inquiry at all. Government is entitled by a mere notification to take possession. This is rather absurd.

I come to clause 21, prevention of unauthorised occupation of highway. "No person shall occupy or encroach on any highway within the highway boundary without obtaining the previous permission in writing..." I cannot understand how there can be encroachment with permission. 'Occupation' with permission can be understood, but encroachment is always without permission. I hope the Hon'ble Minister would look into the wordings to avoid confusion. In sub-clause (2) I do not know what the 'temporary encroachment' refers to. The proviso to clause (2), states "Provided that no such permission shall be deemed to be valid beyond the period of one year unless expressly renewed by the Highway Authority or the authorised officer." I do not know why permission for occupation should be given for one year or more than one year.

Mr. SPEAKER.—Projections attached to various shop, etc.

Sri V. S. PATIL.—Hon'ble Minister said that this Act is to apply to future roads and not the existing ones. In the future roads, due note would be taken of building lines and there cannot be any projection. According the projection referred to here might be for fairs. etc., for a temporary period. But the period cannot go on for an year or more. The aim of this bill is to make the highways free for traffic and remove obstacles but if we go on permitting encroachment upto an year or more, the very purpose of the Act will be frustrated.

I would refer to clause 22, sub-clause 1. "Where the permission has been cancelled under clause *(b)* or *(d)* of sub-section (1) any rent or charge paid in advance shall be refunded to the holder of such permission less the amount, if any, due to the State Government". Supposing a person is given permission for one month. For some breach he commits and the permission is cancelled after fifteen days. In that case, he need not pay rent for the entire month. The words "less the amount, if any, due to the State Government" may refer to other things. The wording is defective and needs to be looked into.

I have already spoken about Chapter VI. The intention is to recover the amount from persons who are benefited. But I doubt whether anything can be recovered from the people of the adjoining area. In the first place, this enquiry and order under clause 42, appears to be rather difficult. It would be difficult for the officers, even for the Courts, to decide whether the market value of a particular land has increased due to construction of the road. In the case of irrigation, to some extent, it might be possible to find out if the value of land has appreciated but it is difficult to say the same thing of roads. Besides, I do not know why the restriction has been imposed upto 1 furlong, as

(SRI V. S. PATIL)

is found in the Bombay Act. Does the benefits of development extend to only one furlong from the road. Supposing due o such roads some industrial development takes place It cannot be within one furlong; it may be even half a mile or even one mile. Therefore, to restrict it for one furlong is rather absurd and I do not know why it is taken up and what is the benefit derived. From the Bombay area, I do not know whether any facts have been called for by the Government regarding this provision of betterment levy and the restriction to one furlong.

4-30 P. M.

Regarding the other provisions, I may not dwell much upon these provisions and we will have to get actually some experience when this Act comes into force. There is one thing which I should like to refer to Clause 64, says:

> "Power to utilise highway for other than road purposes—The Highway Authority may utilise temporarily for other than road purposes, land forming part of a higway which is not immediately required for the passage of traffic."

I do not know what is the intention behind.

Mr. SPEAKER.—It may be to put up a small office or something else. What does it matter how they use it ?

Sri V. S. PATIL.—We cannot allow that. We are not expected to allow these things. We are giving the powers to Government for certain purposes.

Mr. SPEAKER.—If it vests in the Government and the traffic is...

Sri V. S. PATIL.—We are giving the powers to the Government with specific purpose and for that purpose alone the Government must use it.

Mr. SPEAKER.—I have caught the idea. Legislature vests them for the specific purpose of using it and not for any other purpose.

Sri V. S. PATIL.—I should like to know from the Hon'ble Minister, what is the intention of diverting the use of these lands forming part of the highway and it is better if he considers for the deletion of this clause altogether. Clause 66 pertains to 'Inquiries to be held summarily' It says:

> "The Highway Authority or the officer authorised by the State Government in this behalf shall, if he desires to make any inquiry for the purposes of this Act, make the inquiry in the prescribed manner."

This is rather strange. There are certain provisions that an enquiry shall be held. Why this discretion should be given to that authority ? In certain chapters, inquiry has been made compulsory, but this is a

general Chapter. It need not be a detailed inquiry just like in a Court, but if he desires to make an inquiry, this will come in the way of all the previous provisions.

MR. SPEAKER.—Do these inquiries relate to any person wrongfully occupying the land ?

SRI V. S. PATIL.—What sort of inquiry is to be held, whether it is formal, informal or summary ? This comes under chapter IX, which is meant for miscellaneous provisions. Therefore, I submit that this is a general provision which is meant for the guidance of the officers and when an inquiry is to be held, it must be summary.

MR. SPEAKER.—It expressly says: "any person wrongfully occupying."

SRI V. S. PATIL.—I am refering to clause 66.

MR. SPEAKER.—Not summary eviction !

SRI V. S. PATIL.—Here, the discretion is given as "if he desires to make an inquiry". The inquiries are to be held summarily, we do not dispute. But the wording: 'if he desires to make an inquiry', will give a discretion to the officers concerned and the provisions which we have already made regarding inquiries—objection shall be taken, evidence shall be recorded—all these have been made wide. According to this wording: 'if he desires', it will be within the discretion of the officer concerned and all those provisions which are preceding wherein an inquiry has been made compulsory will have no effect.

MR. SPEAKER.—Is the word 'summarily' found in the body of the clause?

SRI V. S. PATIL.—At page 36-line 3, it is stated:

> "if he desires to make any inquiry for the purposes of this Act, make the inquiry in the prescribed manner."

MR. SPEAKER.—The point is that inquiries are to be held summarily. Heading of the clause has no force. In the body of the clause I do not find the word 'summarily'.

SRI V. S. PATIL.—If the Government wants that inquiries under this Act shall be held summarily, I have no dispute. But, if discretion is given, then all the provisions regarding holding inquiries, leading the evidence, coming to the decision, appeal, all these will be negatory. I should like the Hon'ble Minister to examine the effect of this and try to find out a way.

MR. SPEAKER.—I request the Hon'ble Minister for Law to see clause 66, which says:

> "(1) The Highway Authority or the officer authorised by the State Government in this behalf shall, if he desires to make any inquiry for the purposes of this Act, make the inquiry in the prescribed manner.
>
> (2) The Highway Authority and an Officer authorised by the State Government or the Highway Authority under this Act, shall have the power to take the evidence of oath and to

(MR. SPEAKER)

summon any persons whose attendance he considers necessary, either to be examined as a party or to give evidence as a witness or to produce documents for the purpose of the inquiry under sub-section (1).

(3) Any person summoned under sub-section (2), shall be bound to attend either in person or by an authorised agent as directed in the summons:"

Provided that exemptions under sections 132 and 133 of the Code of Civil Procedure, 1908, shall be applicable to requirements for attendance under this Act.

(4) Every person summoned under sub-section (2), either to be examined as a party or to give evidence as a witnness shall be bound—

(i) to state the truth upon any subject respecting which he is examined or makes a statemens; or

(ii) to produce such documents as may be required.

(5) Any person summoned merely to produce a document shall be deemed to have complied with the summons by causing the production of such document instead of attending personally to produce the same."

So, the word 'summarily' does not appear anywhere in the body of the clause.

Sri M. V. RAMA RAO.—I was not particularly attentive to what Sri Patil has stated.

Mr. SPEAKER.—Why take this power for a 'summary' inquiry absolutely at the mercy of the individual officer ?

Sri M. V. RAMA RAO.—This is not a summary inquiry.

Sri V. S. PATIL.—Sir, my intention is that equiries should be held summarily. Before this provision there are two or three chapters. We have made that enquiry shall be held by different bodies, that is the highway authority or some other persons, even by the court in certain matters. Compensation or classification—in all these matters, we have decided in the previous clause that enquiries shall be held. But here the wording is that such an enquiry to be summary. It says:

"The Highway Authority or the officer authorised by the State Government in this behalf shall, if he desires to make an enquiry ...."

When we have clearly laid down that an enquiry shall be held, the word "if he desires" will come in the way. If he does not desire to hold an enquiry, it will run counter to the whole thing that is contained in the provisions of the section. It will be rendered negatory. Supposing an individual who presides there, he says, I do not desire to hold an enquiry, that will be a negation of the provision that has been made.

There, this discretion 'if he desires' must not be there. He is bound to hold an enquiry. The enqiry must be held. There is no question of 'if he desires'.

Next I refer to clause 70. So far as part 1 is concerned, I have no objection at all. In part 2 it says:

> 70 (2) No suit or prosecution shall be instituted against any public servant or officer or person duly authorised under this Act, except with the previous sanction of the State Government."

This is a very strange thing Sir. Because, for the purpose of prosecution there may be a provision that previous sanction may be required. But for civil matters, why sanction of the Government is required?

Mr. SPEAKER.—Is it not provided in other Acts? Even in filing a suit for damages...

Sri V. S. PATIL.—Without giving notice, no suit can be filed. If it is filed beyond the prescribed time, then the suit shall be dismissed. These are provisions in other Acts. But here, why sanction of the Government is required? In the case of prosecution, I can understand because officers of Government should not be hauled up in criminal courts without sanction of the Government. There is a Himalayan difference between the civil and criminal liabilites.

Mr. SPEAKER.—For judicial officers even for civil litigation?

Sri V. S. PATIL.—We have to protect them. There is no question. But here I do not think it is in consonance with other Acts.

Mr. SPEAKER.--Against revenue officers and officers in other Departments?

Sri V. S. PATIL.—Only for criminal prosecution previous sanction of the Government must be necessary. So far as civil matters are concerned, we can file suits against them. There are only two restrictions. One, notice must be given and the other is, they must be filed within a specified period. The previous sanction of the Government is not required for the things.

Mr. SPEAKER.—A suit can be filed against an executive officer for damages, for defamation, with regard to anything.

Sri V. S. PATIL.—Certainly, so far as civil liability is concerned, no sanction of the Government is required at all. In sub clause (1), there is a clear protection for Government officer. It says:

> "No suit or prosecution or other legal proceeding shall be instituted against any public servant or officer or persons duly authorised under this Act in respect of anything in good faith done or intended to be done under this Act, or the rules or orders made thereunder.

I am not challenging the first clause, because you want to protect Government officers. So far as sanction of the Government in criminal matters is concerned I am not objecting. The first part is practically in all the Acts. I do not want to dispute that. So far as civil liability is concerned.........

Mr. SPEAKER.—Sub-clause (1) is more comprehensive.

Sri V. S. PATIL.—It protects everybody who is *bona fide* doing everything in good faith. That is sub-clause (1). But sub-clause (2) applies where there is *mala fide*. If anything is done by *mala fide* Government Servants, sanction of Government should not be there for civil liability. That is my idea. If it is a prosecution, let the person be protected even if he acts *mala fide*. So far as civil litigation is concerned, previous sanction of the Government is not necessary.

These are some of the remarks which I should like to offer and I feel that the Hon'ble Minister in charge of the Bill will spend some time to give us satisfactory replies on the points raised in the course of the remarks and see whether he can do some of the changes which I have suggested.

Sri K. S. SURYANARAYANA RAO (Mysore City).—Sir, I would like to offer a few suggestions for the consideration of the Minister. One of the reasons possibly why I did not give my name to the Speaker yesterday was a brief statement of objects and reasons that I saw when the Bill was moved. It looked as if there is nothing serious nothing that needs special consideration except.........

Mr. SPEAKER.—It is not a good argument.

Sri K. S. SURYANARAYANA RAO.—That is the bare truth, Sir. On going through the Bill, I feel there are certain provisions which deserve better consideration at the hands of the Government.

Sir, I would like to refer to Chapter 2 section 3.

In Chapter III, objections are called for from the persons affected so far as things other than the laying of the road itself are concerned. Supposing the highway is to run on my land. Whether the highway is to run there, whether the way already existing is sufficient...

Mr. SPEAKER—The land will be acquired under the Land Acquisition Act. It will be notified, objections will be called for and everything will be decided.

Sri K. S. SURYANARAYANA RAO.—They will say that this road shall run on this land. There cannot be any objection to that. My objection will only be as to the quantum of compensation. This is a very vital matter which deserves consideration.

Sri VEERENDRA PATIL.—While forming the road, I do not think it advisable to call for objections. The question comes about compensation. That much of the authority must be with the Government. If we want to form roads, we fix the alignment, acquire the land and form the road.

Sri K. S. SURYANARAYANA RAO.—There is no question of taking over the land without compensation. My objection is this. So far as the existing road is concerned, whether a road running in a particular way should be developed as a special highway or highway or the district road should be upgraded into highway...

Mr. SPEAKER.—Let the Hon'ble Member read sub-clause (2) of clause 7 in Chapter III.

Sri K. S. SURYANARAYANA RAO.—I have read it.

Mr. SPEAKER.—The basic principle whether there should be a road this is covered by clause 3. Government have no right to come to the conclusion whether a road is wanted by the people or not.

Sri K. S. SURYANARAYANA RAO.—The State should not have the powers absolute without the consent of the parties concerned. It is a national highway ; it is to be taken out in a particular way. No objection can be had to the laying of a highway, but there should be scope for suggestions for the fixation of that road. This is rather arbitrary because where the road should run is a matter entirely at the arbitrary discretion of the State Government. There is no scope for any objection from any person affected by the laying of such road. That is one point which needs close scrutiny.

Sri VEERENDRA PATIL.—It is not for the first time we are laying the road... There are thousands of miles of roads and every year we are forming the roads afresh. The procedure that is referred to by the Honourable Member has been adopted and nobody has complained. If anybody is aggrieved or affected, he will approach the concerned authority, make representation and see that his grievance is redressed.

Sri K. S. SURYANARAYANA RAO.—Should there not be a procedure laid down ? If the road is there and is to be developed, that I understand. But clause 3 also says "land to be a highway". If it is 'road to be a highway', we can understand, because there is already a road and developed on either side...

Sri VEERENDRA PATIL.—Suppose we decided to construct a road and we fixed the alignment and we start from one end to the other end. All of a sudden that road cannot be formed. The land portion which comes under that alignment is the highway. Every road will naturally pass through hundreds of land. Suppose one land owner says 'I am not going to allow you'. Then is it the intention of the Hon'ble Member that that road should not be developed at all for the sake of that land owner ?

Sri K. S. SURYANARAYANA RAO.—Public interests suffer many times by way of procedure. I agree. Of course, with good Government no harm will be done. My point is only this. We will have to prescribe a certain procedure, fix up a time limit within which objections are to be filed. We do not mind even the Government having the last word. Give then the satisfaction of an enquiry being held and take a decision on the basis of that enquiry. No law prevents the State Government from laying the road, but an opportunity must be given to a person affected by such development.

Sri VEERENDRA PATIL.—To-day we are not only forming roads ; we are constructing tanks and projects and under certain projects, many villages have been submerged. If that principle is accepted, to-morrow for constructing projects, Government have to notify and call for objections from hundreds of villages. Naturally all the villages affected will say 'We do not want any project.' That means we cannot take any tank work or project work at all ; we cannot take up any developmental works at all in the State.

Sri K. S. SURYANARAYANA RAO.—Sir, even though those people could come and represent to you, you do not listen to them and you can go on constructing. Whether they are rehabilitated or not, they are left to their own fate; this is happening. This should not happen at least in a democratic set up. Otherwise, the vested interest will take advantage of it. Supposing, I do not like a particular land adjacent to me. I may influence the highway authority in such a way as to lay a road in a manner to prejudice that person who is the owner of that land whom I do not like.

5-00 P.M.

Mr. SPEAKER.—Government takes the decision and not the authority.

Sri K. S. SURYANARAYANA RAO.—It is only the scheme that the Government approves. Therefore, the man affected does not come into the picture anywhere till the notification is issued. That person who is affected must be given a hearing whatever be the decision of the Government. I do not mind even a section being incorporated under this Bill to say that in the matter where Government decides in the public interest, it will prevail.

Mr. SPEAKER—Even taking for granted that injustice has been caused to somebody; Government have the power under Chapter IX for revision. The aggrieved person may approach Government or Government themselves may take the matter and set right the matter. Revisionary powers are there.

Sri K. S. SURYANARAYANA RAO.—Revisionary powers are not very comprehensive to my mind. I will come to it later. Section 7 says:

> ...." the State Government may, by notification in the official Gazette, fix, as respects such highway, the highway, boundary, the building line and the control line."

Here, I would like to suggest that Government may fix up the categories and also the alignments. You say that for a national highway, the development area will be this much. Supposing, you do not fix it to-day and you allow a particular development to go over within a particular limit. After a lapse of time you revise. Then it would cause great trouble. Sir, if it is only for such of the roads for which construction has already gone on or roads that are already there, possibly, I may not find any difficulty. But, this applies to new construction also. What I suggest is, the alignment and the fixation of boundaries should not be at the whims of the executive authority from time to time. Therefore, fix up the boundaries and give it in the schedule. Otherwise, it is very likely to affect a person at a later stage who has developed that area. The question of rehabilitation of that person also comes in. Therefore, I very much wish that a schedule is attached giving specifications of different types of roads as they contemplate to-day when they pass the Bill. It is open to Government

to change the plan at a later stage and they can amend the schedule a lso. Fixing up building line and control line should also be very clearly specified. Otherwise, no uniformity could be achieved by this Bill. Therefore, in clause 7 the proviso will have to be reworded so as to make things clear and not to leave things vague. If matters are left vague, it is very likely to cause hardship to people in the developed area. Then, Sir, if any person has any objection for fixing the development area, no hearing is allowed. Government pass orders on records. The person will not have the satisfaction of representing his case fully. Therefore, before passing final orders, under section 7 (4), opportunity must be given to him to represent his case.

Mr. SPEAKER.—Does he want that he must be heard ?

Sri K. S. SURYANARAYANA RAO.—Yes, Sir. Then, I come to clause 17. Here also the rights are extinguished The matter can only be with regard to compensation and not with regard to the land that is sought to be acquired because the land that is sought to be acquired may differ from place to place and the acquiring authority may fix up different areas for acquisition in different roads.

The rights are extinguished even without a hearing being given. Hearing given with respect to the quantum of compensation but not with regard to extinguishment of rights.

Mr. SPEAKR.—That is what happens in regard to land acquisition cases. It is not for the party to say whether a land should be acquired or not. They may only object to the quantum of compensation.

Sri K. S. SURYANARAYANA RAO.—There would be a preliminary notification to which any person can object even in respect of the scheme of acquisition itself. Clause 20 also vests land in the Government with just a notification.

Coming to clause 21, I believe the clause requires to be re-worded in the light of what my friend Sri V. S. Patil said. There cannot be an encroachment with permission.

Mr. SPEAKER.—If permission is given subsequently, to begin with it was an encroachment. The Act has to provide for all contingencies.

Sri K. S. SURYANARAYANA RAO.—It becomes occupation with permission, once permission is given, it ceases to be encroachment. The words " encroachment with permission" are contradictory.

Mr. SPEAKER.—An extreme contigency might arise. Suppose a man is sick and necessarily a few feet are encroached upon because the authorities concerned could not be approached. Practical necessity might arise.

Sri K. S. SURYANARAYANA RAO.—This is not the way to provide for such contingencies. Trespass cannot be permitted. I leave the point at that. I only plead that the wording of the clause needs re-examination.

Clause 22 [gives power to cancel permissions granted if the land is required for a public purpose. When the question of permission itself should not be there, it becomes wrongful occupation and the Highway

(SRI K. S. SURYANARAYANA RAO)

Authority taking a decision as to whether the area is required for public purpose or not does not arise. Once the development area, the boundary etc., are fixed, this provision should not be there. Every person who will be benefitted by the development of the road is likely to encroach and try to get it regularised or legalised. The Highway Authority might be tempted to say that the road is not very important and it is not in public interest to remove such obstruction. Such a contingency would arise if clause 22 is allowed. Having made up our mind as to the extent of land required and the boundaries having been fixed up as also the area of development, there should be no question of allowing or cancelling a permission. Sir, then there is not much left except to say a few words about Chapter VI. This chapter deals with the levy of betterment charges. The wording used in clause 41 is :

> " when the Highway Authority is empowered to undertake by or under the provisions of this Act is undertaken........"

This seems to suggest that this betterment charges will come after the authority is created or the highway authority is created or the schemes taken up after the highway scheme is put into operation. Wherever the highways are in existence on the day this Bill is passed, or even before the scheme is put into operation if there are highways already in existence in the State, is it correct that those people, who have enjoyed the benefit of the development because of the non-existence or non-enforcement of this Bill, should go not taxed and only these people after the development scheme is taken up in a particular area to be taxed? This is likely to create discrimination between people and people. I will tell you how it is. There is a highway already in existence to-day; there is a scheme of development of highway. If it is so, this Act will have come into force in that area and this betterment charge is leviable. Whereas, according to clause 41, this is leviable in an area where the road is already laid. The development contemplated under this is similar to the development that has already taken place under a scheme.

MR. SPEAKER.—To avoid discrimination give retrospective effect, and so even with regard to the past scheme betterment charge should be levied, or should there be no betterment levy hereafter?

SRI K. S. SURYANARAYANA RAO.—It is rather difficult to give retrospective effect. Wherever there are roads already, they have to be developed after physical boundaries are taxed.

MR. SPEAKER.—There is a road, and if it is converted into a highway, it is not discriminating between person and person. It is with regard to the persons who are going to be benefited on account of things done under the scheme after the Act comes into force.

SRI K. S. SURYANARAYANA RAO.—The other point is, in any land benefitted by such work merely because a highway runs there and a dry land remaining within the vicinity of that highway to be taxed, is not a thing that is very desirable. I can understand the levy, if the land

is put to other use than what is being used on the day the scheme is put into operation and there has been a development and the person derives an additional advantage. Merely because the land happens to be adjacent to the road, it is not equitable to charge betterment levy.

Sri VEERENDRA PATIL.—Please read proviso to clause 42 at page 28, which says :

> " Provided that no betterment charges shall be leviable in respect of any land which is unsuitable for development as a building site......"

Sri K. S. SURYANARAYANA RAO.—If the land does not get appreciated in value, there is no point.

Sri VEERENDRA PATIL.—It should be suitable for development of building purposes. If it is not suitable for development as a building site, then no levy can be made.

Sri K. S. SURYANARAYANA RAO.—That is exactly my point and that is why I said that a suggestion could be made. For the change-over we can fix up the betterment levy. Today it is a dry land growing some dry crop and tomorrow with the laying of the road, I convert it into a building site. It is only when such a land is put to that use, that betterment levy could be made. Merely because it is likely that it could be used as a land for building, is not the reason that could be assigned for the fixation of the betterment charges.

Sri VEERENDRA PATIL.—For building purposes, he need not come to the Highway Authority and seek permission. That is why we say that if the land is suitable for building site this levy comes.

Mr. SPEAKER.—He may kindly see—it is a double negative :

> " Provided that no betterment charges shall be leviable in respect of land unsuitable for development as a building site......"

which means betterment levy only on land used only for one purpose.

Sri G. V. GOWDA.—The fact that a particular land becomes suitable for other purposes does not mean that the levy should be made. He has not actually made use of the land.

Mr. SPEAKER.—That is a very good point.

Sri K. S. SURYANARAYANA RAO.—No doubt, the land gets appreciated, I admit. So long as I use the land for which I have been using all these years, no betterment levy should be levied. It may be correct to levy betterment charges immediately I try to convert it for the use of a building.

Mr. SPEAKER.—Supposing the Hon'ble Member sells it himself ?

Sri G. V. GOWDA.—If he sells it for agricultural purposes, he need not pay.

Sri K. S. SURYANARAYANA RAO.—My point is, I own the land today and I am going to sell it tomorrow to another person for agricultural purposes. It does not appreciate in value because the purpose is the same. When I sell it non-agricultural purposes, then the value would have been appreciated.

Sir, provision should be made for the collection of such levy only when such property is to be used for purposes other than agriculture.

5-30 P.M.

According to the highway authority, by putting a road, the value of the property is appreciated. It may be that for all practical purposes and some people may have reaped good harvest. So far as I am concerned, it means nothing because I have not used that land for any other purpose than agriculture. So far as I am concerned, the value has no relationship with the yield. The increase in the market value will be in the air unless it is actually realised. Sir, the point I would like to suggest here is, no betterment levy is to be levied on a land which is not used for any purpose other than agriculture. Even if water is not used, Government ought to collect betterment levy on a land coming within the ambit of that irrigation system. There it is justified because the water is intended to improve the agricultural possibility and even if he does not use the water in any particular period, he can be asked to give betterment levy. This makes all the difference in betterment levy in a high way region and betterment in an irrigation system. There, immediately water is given, better results are achieved and the raiyat makes a little more profit. I therefore suggest that the provision may be to collect the betterment levy only when the land is put to any use other than agriculture. It is only on the appreciation of the value that betterment is leviable. So far as the person occupying the land is concerned, where is betterment, if he continues to use that land for agricultural purposes? The highway will not improve his prospects at all.

Then in clause 44, it is said :

> "Any person aggrieved by the order fixing the betterment charges may, by written application to the officer authorised under section (41), require that the matter be referred to the Civil Judge within the limit of whose jurisdiction the land is situate."

Whether a man is liable to pay that much of development fee is the only point covered by 44. Therefore, the whole approach has to be given some rethinking.

Sri VEERENDRA PATIL.—It is open to him to go to any court of law and see that no betterment levy should be fixed.

Sri K. S. SURYANARAYANA RAO.—But can he question the propriety of the fixation of the betterment charges. I know he can make

a reference so far as the quantum of betterment levy. But I am in doubt whether one can challenge the propriety of the fixation itself. The principle will have to be accepted. One cannot question the principle of levying betterment levy as such. But one can say that the quantum of the levy can be referred to a court of law. That is why I said, in fixing up the levy, this should be the consideration.

Sir, under clause 48—relinquishment of or exchange of land in lieu of payment of betterment charges—I do not know what the State Government means. Is it to surrender the land acquired or is it the area? You have fixed one furlong as the development area. It is said that in lieu of the betterment charges, the owner of the land can surrender the land. Is it the land within the development area of one furlong that you have fixed? It is not made clear, and how could there be exchange of land within the area fixed?

Mr. SPEAKER.—There may be inconsistency in the provision.

(The Hon'ble Member Sri K. P. Revana Siddappa was found speaking to the Hon'ble Minisister Sri M. V. Rama Rao, taking seat by his side).

Sri C. J. MUCKANNAPPA.—Sir, My friend Sri Revana Siddappa has always complained that the Minister should not be disturbed in the House. He is now disturbing the Law Minister.

Mr. SPEAKER.—He may be briefing the Law Minister on a relevant point concerning the Bill now under discussion.

Sri M. V. RAMA RAO.—It is quite correct, Sir.

Sri K. S SURYANARAYANA RAO.—I come to clause 64.

> "The Highway Authority may utilise temporarily for other than road purposes land forming part of a highway which is not immediately required for the passage of traffic."

A provision of this kind is very necessary. Even to lay the road, there will have to be deviation. For the purpose of road formation you need some land to allow traffic temporarily; I agree. But what happens is this. Without looking into the condition of the land or the crop therein, since there is a provision they go and take over that land without anybody's consent and even the crop thereon is destroyed or......

Sri VEERENDRA PATIL.—Then we will pay compensation; there is provision to compensate for any damage caused.

Sri K. S. SURYANARAYANA RAO.—You are not acquiring that land. No compensation is payable. They dig up 4' deep ditch in the land; it is the responsibility of that person to fill it himself. No compensation is paid. This will be the position if clause 64 is allowed without a proviso. There must be a proviso to say that adequate compensation or at least proper compensation will be paid to such persons for the loss caused by such temporary take over.

Regarding clause 66, sub-clause (3) says:

> "Any person summoned under sub-section (2) shall be bound to attend either in person or by an authorised agent......"

(SRI K. S. SURYANARAYANA RAO)

If somebody is saying that a particular person may have some information about the matter, that person is compelled to appear before the authority to give evidence. It can only be confined to such persons having knowledge. Only the person affected of the person having knowledge could be summoned.

Lastly, I would just say a word about sub-clause 4) of clause 66. It says :

"Every person summoned either to be examined as a party or to give evidence as a witness shall be bound—

(i) to state the truth......"

Do you expect him to speak untruth ? The word 'truth' is not to be there. I believe it is 'on oath'. The wording should be 'on oath' and not 'truth'. He is expected to speak the truth.

With these words, I thank the Chair for having me an opportunity to speak.

[MR. DEPUTY SPEAKER in the Chair.]

† ಶ್ರೀ ಸಿ. ಜೆ. ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ.—ಈ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳ ವಿಷಯದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಕಾನೂನನ್ನು ಮಾಡುವುದು ಸರಿಕಂಡರೂ, ಇದರಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರದವರು ಹುದುಗಿಸಿರುವ ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಈ ಮಾನ್ಯ ಸಭೆಯು ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಬೇಕೆಂದು ನಿಂತಿದ್ದೇನೆ. ಯಾರಾದರೂ ಜನಗಳು ನಮಗೆ ಇಂಥ ಒಂದು ಹೆದ್ದಾರಿ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿದಾಗ ಅದರಬಗ್ಗೆ ನೀವು ಬೆಟರ್‌ಮೆಂಟ್ ಲೆವಿ ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದು ಸರ್ಕಾರದವರು ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಆ ಜನರು ನಮಗೆ ಈ ರಸ್ತೆಯೇ ಬೇಡ ಎಂದು ಹೇಳುವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬರಬಹುದೆಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಜನರು ಅಜಿಟೇಟ್ ಮಾಡಿದರೇನೇ ಸರ್ಕಾರದವರು ಕೆಲಸ ನಡೆಸುವುದು ಕಷ್ಟ. ಹಾಗಿರುವಾಗ ಅವರು ಕೇಳದೇನೇ ನೀವೇ ಈ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳನ್ನು ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿ ಅವರನ್ನು ಬೆಟರ್‌ಮೆಂಟ್ ಲೆವಿ ಕೊಡಬೇಕೆಂದರೆ ಹೇಗೆ ? ನಾನು 1934–35 ರಿಂದ ಈ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಏನುನಡೆಯುತ್ತಿದೆಂಬುದನ್ನು ತಿಳಿದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನಪಟ್ಟವನ್ನು ಈ ಮಸೂದೆಯಲ್ಲಿ ನ್ಯಾಷನಲ್ ಹೈವೆ ಒಂದನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ಇನ್ನುಳಿದ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು 5 ಭಾಗವಾಗಿ ವಿಂಗಡಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಡೆಫೆನಿಷನ್ನಿನಲ್ಲಿ ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ವಿಚಾರ ಯಾವುದನ್ನು ಹೇಳಿಲ್ಲ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳಬಗ್ಗೆ ಯಾವ ವ್ಯಾಖ್ಯಾನವೂ ಇಲ್ಲ. ಬಾಕೀ ವಿಚಾರಗಳಿಗೆಲ್ಲಾ ಡೆಫೆನಿಷನ್ನಿನಲ್ಲಿ ತಿಳಿಸಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ಈ ಎಂದೊಂದು ಬಗೆಯ ರಸ್ತೆಯ ಉದ್ದವೇನು, ಅಗಲವೇನು, ಇವು ಎಲ್ಲಿಂದ ಎಲ್ಲಿಯವರೆಗೆ ಹೋಗುತ್ತವೆ ಎಂಬ ಒಂದು ವಿಚಾರವನ್ನೂ ಇದರಲ್ಲಿ ವಿವರಣೆ ಕೊಟ್ಟು ತಿಳಿಸಿಲ್ಲ. ಆದಕಾರಣ ಈ 5 ವಿಚಾರದಲ್ಲೂ ಒಂದು ವ್ಯಾಖ್ಯಾನವನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರೆ ಚೆನ್ನಾಗಿತ್ತೆಂದು ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯ. ಈ ಬಿಲ್ಲಿನಲ್ಲಿ ಬೆಟರ್‌ಮೆಂಟ್ ಲೆವಿ ಹಾಕಬೇಕೆಂದು ಏಕೆ ತಂದಿದ್ದೀರಿ ಎಂದು ಕೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇದುವರೆಗೆ ನಾನು ಇದನ್ನು ಓದಿದರೂ ಕೂಡ ನನಗೆ ಅರ್ಥವಾಗಲಿಲ್ಲ. ಸರಕಾರದಿಂದ ಮಾಡುವ ರಸ್ತೆಗಳಾದರೆ ಅದು ಸ್ಟೇಟ್ ಫಂಡ್ ರೋಡು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಕೇಂದ್ರ ಸರಕಾರದವರು ಮಾಡುವ ರಸ್ತೆಗಳಾದರೆ ಅದನ್ನು ನ್ಯಾಷನಲ್ ಹೈವೇಸ್ ಎಂದಾಗುತ್ತದೆ. ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟು ಬೋರ್ಡು ಸುಪರ್ದಿನಲ್ಲಿದ್ದರೆ ಅದು ಡಿಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟು ಬೋರ್ಡು ರಸ್ತೆ ಎಂದಾಗುತ್ತದೆ. ಹಾಗಲ್ಲದೆ ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿರುವ ಗ್ರಾಮ ಪಂಚಾಯತಿಗಳಿಗೆ ಸೇರಿದ ರೋಡುಗಳಾದರೆ ಅದನ್ನು ವಿಲೇಜು ಪಂಚಾಯತಿ ರೋಡು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಇದನ್ನು ಪಂಚಾಯತಿಯವರೇ ಮೇಂಟೇನು ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಎಂದು ಇದುವರೆಗೆ ಆಗಿರುವ ರೂಲ್ಸುಗಳಂತೆ ನಾನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ಈ ಬಿಲ್ಲಿನಲ್ಲಿ ಕೊಟ್ಟಿರುವ ವಿವರಣೆಗಳನ್ನು ಸ್ವಲ್ಪ ಅರ್ಥಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದರಲ್ಲಿ ನಾನು ವಿಮುಖನಾಗಿದ್ದೇನೆ. ಈ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳನ್ನು ಮಾಡುವಾಗ ತಾವು ಅನುಸರಿಸತಕ್ಕ ಮಾರ್ಗ ನಿಜವಾಗಿಯೂ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಜನರ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ಎಂದು ಮಾಡಲು ಹೋಗಿಲ್ಲ, ಏತಕ್ಕೋಸ್ಕರ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೀರಿ ಎಂದರೆ ಜನರ ಮೇಲೆ ಬೆಟರುಮೆಂಟು ಲೆವಿ ಎಂದು ಹಾಕಿ ಹಣ ಪಡೆಯುವುದಕ್ಕೋಸ್ಕರ. ಇದು ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟುದು ಮತ್ತು ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲೆ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವವರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ವೀರೇಂದ್ರ ಪಾಟೀಲ್.—ಅರ್ಬನ್ ಏರಿಯಾ ಎಂದರೆ ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿಯ ಹೊರಗಡೆಗೆ ಹೈ ವೇಸ್‌ಗಳು ಎಂದು ಮಾಡುವಾಗ ಅಕ್ಕಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಬಿಲ್ಡಿಂಗುಗಳು ಬರುತ್ತವೆ. ಅಕ್ಕಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಬರುವಂತಹ ಬಿಲ್ಡಿಂಗುಗಳು ಬೆಲೆಯುಳ್ಳಂತಹವು ಆಗುವುದರಿಂದ ಅವರು ಬೆಟರುಮೆಂಟು ಲೆವಿ ಎಂದು ಕೊಡುವುದು ಯೋಗ್ಯ ಎಂದು ಇದರಲ್ಲಿ ಮಾಡಲಾಗಿದೆ. ತಾವು ಇಲ್ಲಿರುವ ರಾಜಾಜಿನಗರದ ಬಳಿ ಇಂಡಸ್ಟ್ರಿಯಲ್ ಎಸ್ಟೇಟನ್ನು ನೋಡಿರಬಹುದು. ಅಲ್ಲಿ ಒಂದು ಲೂಪು ಲೈನು ಹಾಕದೇ ಹೋಗದಿದ್ದರೆ ಅಲ್ಲಿ ಈಗ ಆಗಿರುವಂತಹ ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ಬಿಲ್ಡಿಂಗುಗಳು ಬರುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ಈಗ ಇಲ್ಲಿರುವ ಏರಿಯಾ ಡೆವಲಪ್ಪು ಆಗುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ಎಲ್ಲರೂ ಇದನ್ನು ನೋಡಿ ಅಪ್ರಿಷಿಯೇಟ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಇದನ್ನು ತಾವು ತಪ್ಪು ಎಂದು ತಿಳಿಯುತ್ತೀರಿ ಎಂದು ಕಾಣುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಜೆ. ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ.—ಇದರಲ್ಲಿ ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿಗೆ ಅನ್ವಯ ಆಗುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ಎಲ್ಲಿಯೂ ಹೇಳಿದಂತೆ ನನಗೆ ಕಾಣುತ್ತಿಲ್ಲ. ಯಾವ ಕ್ಲಾಜಿನಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ ಎನ್ನುವುದನ್ನಾದರೂ ಹೇಳಿದರೆ ಮುಂದೆ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಮಾತನಾಡಬೇಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ.

†ಶ್ರೀ ವೀರೇಂದ್ರ ಪಾಟೀಲ್.—ಬಿಲ್ಡಿಂಗುಗಳನ್ನು ಹಾಕುವುದು ಮತ್ತು ಬಿಲ್ಡಿಂಗುಗಳು ಬರುವುದು ಟೌನು ಹತ್ತಿರವಿರುವ ಲಿಮಿಟ್ಸಿನೊಳಗೆ ಬರುತ್ತದೆ. ಹಳ್ಳಿಗಳು, ಟ್ಯಾಂಕುಗಳು ಇರುವ ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಹೈ ವೇಸ್ ಎಂದು ಬರುವುದಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ಅಲ್ಲಿ ಮನೆ ಕಟ್ಟಿಕೊಂಡು ವಾಸಿಸುತ್ತಾರೆ ಎನ್ನುವುದನ್ನು ಯಾರೂ ಒಪ್ಪುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ 5 ಮೈಲಿಯಿಂದ ಹತ್ತು ಮೈಲಿಗಳ ವರೆಗೆ ದೊಡ್ಡ ಬಂಗಲೆಗಳು ಮತ್ತು ಮನೆಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟಿರುವುದು ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನಿನೊಳಗೆ ಬರುತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಮನೆ ಕಟ್ಟಿದರೆ ಇದು ಹೈ ವೇಸ್‌ಗೇನೂ ಅನುಕೂಲವಾಗುವುದಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಜೆ. ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ.—ಬೆಟರ್‌ಮೆಂಟು ಫೀ ಎಂದು ಬೇರೆ ಕಟ್ಟಡಗಳಿಗೆ ಹಾಕುವುದಿಲ್ಲ. ಒಂದು ರೋಡನ್ನು ಮಾಡುವಾಗ ಅದರ ಮಧ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಫಲವತ್ತಾದ ಭೂಮಿ ಬರುತ್ತದೆ ಎಂದು ಅದರ ಬೆಲೆ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದರೆ ಏನು ಅರ್ಥ ? ಒಂದು ಕಡೆಯಲ್ಲಿರುವ ರಸ್ತೆ ಮಾಡುವಾಗ ಭೂಮಿ ಬೆಲೆ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುವುದಕ್ಕೆ ಈ ಭೂಮಿಗಾಗಿ ನೀರು ಇನ್ನಿತರ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನೇನಾದರೂ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದರೆ ಆಗ ಬೆಲೆ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಬಹುದು. ಇದರಲ್ಲಿ ತಾವು ಇಂತಿಂತಹ ಬಿಲ್ಡಿಂಗುಗಳಿಗೆ ಹಾಕುವುದಿಲ್ಲ ಇಂತಹವಕ್ಕೆ ಹಾಕುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಎಲ್ಲಿಯೂ ಹೇಳಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ವೀರೇಂದ್ರ ಪಾಟೀಲ್.—ಸೆಕ್ಷನ್ನು 42 ರ ಪ್ರಾವಿಸೋವನ್ನು ಓದಿದರೆ ತಮಗೆ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಹೀಗಿದೆ :

"Provided that no betterment charges shall be leviable in respect of any land :—

(i) which is unsuitable for development as building site, or

(ii) which is situated beyond a distance of one furlong from the middle of the highway on either side."

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಜೆ. ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ.—ಬೆಟರ್‌ಮೆಂಟು ಲೆವಿಯನ್ನು ಒಂದು ಫರ್ಲಾಂಗಿನೊಳಗಿದ್ದರೆ ಹಾಕಬಹುದು ಎಂದು ಇದರಲ್ಲಿದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಒಬ್ಬರು ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ತಿದ್ದುಪಡಿ ತಂದು ಅರ್ಧ ಫರ್ಲಾಂಗು ಇರಬಹುದು ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಆದರೆ ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಫರ್ಲಾಂಗೂ ಬೇಡ, ಅರ್ಧ ಫರ್ಲಾಂಗು ಎಂದು ಇರುವುದೂ ಬೇಡ, ಇಂತಹ ಲೆವಿ ಎಂದು ಹಾಕುವುದೇ ಬೇಡ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ.

Supposing the land which is beyond one furlong away from State Highway and it will be suitable for building purposes ; what are you going to do ?

ಶ್ರೀ ವೀರೇಂದ್ರ ಪಾಟೀಲ್.—ಎರಡು ಫರ್ಲಾಂಗು ಎಂದು ಇಟ್ಟರೂ ಅದೇ ಅರ್ಥ ಕೇಳಬಹುದು.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಜೆ. ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ.—ಅದಕ್ಕಾಗಿ ನಾನು ಹೇಳುವುದು within a reasonable distance of 2 or 2½ miles ಇಂದು ಇರಬಹುದು the distance between N. H. 4 and BEL and the price of land in this area has gone up by 100 times. ಇಲ್ಲಿರುವ ಎಷ್ಟೋ ಫ್ಯಾಕ್ಟರಿಗಳ ಬಳಿ ಇರುವ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಭೂಮಿಯ ಬೆಲೆ ಹಿಂದೆ ನೂರು ರೂಪಾಯಿ ಇದ್ದುದು ಇವೊತ್ತು ಹತ್ತು ಸಾವಿರ ರೂಪಾಯಿಗಳವರೆಗೂ ಏರಿ ಹೋಗಿದೆ.

(ಸಿ. ಜಿ. ಮುಕ್ಕಣ್ಣಪ್ಪ)

ಹೈ ವೇಸ್‌ಗಳನ್ನು ಮಾಡುವಾಗಲೂ ಅಲ್ಲಿ ಬರುವ ಭೂಮಿಯ ಬೆಲೆಯೂ ಏರುತ್ತದೆ ಎಂದು ತಮ್ಮ ಅಭಿಪ್ರಾಯವೋ ? ಅದಕ್ಕಾಗಿ ನಾನು ಹೇಳುವುದು ತಾವು 42 ರಲ್ಲಿರುವ ಪ್ರಾವಿಸೋ (1) ರಲ್ಲಿ Provided that no betterment charges shall be leviable in respect of any land :

(i) which is unsuitable for development as a building site, or... ಇದರಲ್ಲಿ ಮುನಿಸಿಪಲ್ ಲಿಮಿಟ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ಕಾರ್ಪೊರೇಷನ್ನು ಲಿಮಿಟ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಎಂದೂ ಎಲ್ಲಿಯೂ ಹೇಳಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲದೆ ತಾವು ನಾನಾ ಬೌಂಡರಿಗಳನ್ನು ಹತ್ತು ಮೈಲಿಗಳವರೆಗೆ ವಿಸ್ತರಿಸಬೇಕು ಎಂದು ಎಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ ? ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲೆ ನಾಲ್ಕು ಭಾಗದಲ್ಲ ಹೈ ವೇಸ್ ಎನ್ನುವ ದಾರಿಗಳು ಹಾದುಹೋಗುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಭೂಮಿಯ ಬೆಲೆಯೂ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದೆಯೇ ? ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಇಲ್ಲಿ ತಾವೇನು ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ ? ಇದನ್ನು ಕೂಲಂಕಷವಾಗಿ ವಿಮರ್ಶೆ ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಕೂಲಂಕಷವಾಗಿ ವಿಮರ್ಶೆ ಮಾಡಿದ್ದರೆ ಈ ಕಾನೂನನ್ನು ಇನ್ನೂ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತಿತ್ತು. ಇದರಲ್ಲಿ ತಾವು ಬೆಟರ್‌ಮೆಂಟು ಲೆವಿ ಎಂದು ತಂದು ಹಾಕಿರುವುದು ಅಷ್ಟು ಸರಿ ಕಾಣುವುದಿಲ್ಲ. ಯಾವ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಈ ಬೆಟರ್‌ಮೆಂಟು ಲೆವಿ ಮಾಡುತ್ತೀರಿ ? ಸ್ಟೇಟು ಹೈ ವೇ ಎಂದು ಯಾವುದನ್ನು ಕರೆಯುತ್ತೀರಿ ? ಇಲ್ಲಿ ಬರತಕ್ಕ ಭೂಮಿಯಲ್ಲಿ ಕಟ್ಟಡ ಕಟ್ಟಿದ ಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ಯಾವ ರೀತಿಯಾದ ಬೆಟರ್‌ಮೆಂಟು ಲೆವಿ ಚಾರ್ಜು ಮಾಡುತ್ತೀರಿ ? ಮದುವೆ ಏನೋ ಮಾಡುತ್ತೀರಿ, ಆದರೆ ಡೆಲಿವರಿ ಮಾಡುವವರು ಮಿಡ್‌ವೈಫ್ ತಾನೇ ? ಕಾನೂನು ಹೇಗೋ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಮಾಡುತ್ತೀರಿ. ಹೀಗೆ ನೀವು ಮಾಡುತ್ತ ಹೋದರೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳೂ ಮನಸ್ಸಿಗೆ ಬಂದ ಹಾಗೆ ದಬ್ಬಾಳಿಕೆ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಕೋರ್ಟು ಕಚೇರಿಗಳಿಗೆ ಹೋಗುವಂತಾಗಿ ಗುಂಪುಗಳು ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಲು ಕಾರಣವಾಗುತ್ತದೆ. ಇದಕ್ಕೆಲ್ಲಾ ಏಕೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಡುತ್ತೀರಿ ? ಬೇಕಾದರೆ ಇದನ್ನು ಸೆಲೆಕ್ಟು ಕಮಿಟಿಗೆ ಕಳುಹಿಸಿ ಈ ಸಭೆ ಮುಗಿಯುವುದರೊಳಗಾಗಿ ಇದನ್ನು ತಂದು ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಇಲ್ಲಿ ನಾವು ಕುಳಿತುಕೊಂಡು ಈ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡಿದರೂ ಮಸೂದೆ ಪಾಸಾಗುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಅದು ಪ್ರೊಸೀಡಿಂಗ್ಸ್‌ಗೂ ಹೋಗುತ್ತದೆ ಅಷ್ಟೇ. ಈ ಬೆಟರ್‌ಮೆಂಟು ಲೆವಿ ಎಂದು ಯಾವ ಆಧಾರದ ಮೇಲೆ ಹಾಕಿದ್ದೀರಿ ಅದು ನಮಗೆ ದಿಕ್ಕು ತಳಕೆಳ ತೋಚದಂತಾಗಿದೆ.

DEPUYT SPEAKER.—The House will now adjourn and meet again at 1 p.m. to-morrow.

The House adjourned at Six of the Clock to meet again at One of the Clock on Friday, the 20th December, 1963.